This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

OCEANS
14.2
.P3
.H1742p

PANAMA Y EL CANAL

NEWSON AND COMPANY

Digitized by Google

A. CHAUNCEY NEWLIN COLLECTION
OF
OCEANS LAW AND POLICY

LAW LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF VIRGINIA

Digitized by Google

PANAMÁ Y EL CANAL

Digitized by Google

"Santa María."—Una de las carabelas de Colón, de exacta reproducción construída en 1892.

Digitized by Google

PANAMÁ Y EL CANAL

Con ciento cuarenta y una ilustraciones

OBRA ORIGINAL DE

ALFRED B. HALL Y CLARENCE L. CHESTER

TRADUCIDA AL CASTELLANO POR

R. DIEZ DE LA CORTINA

Ex Inspector de Instrucción Pública, República Argentina
Ex Asesor Técnico del Ministerio de Instrucción, Bolivia
Autor de los Métodos, de la Serie de Cortina, etc.

U. VA.
MAR 27 1986
LIBRARY

NEWSON AND COMPANY, EDITORES
NUEVA YORK, E. U. de A.

Digitized by Google

Copyright, 1913, by

NEWSON AND COMPANY

Copyright secured in all the countries subscribing to the Bern Convention.

Propiedad protegida por la ley en varios países, donde se perseguirán las ediciones fraudulentas.

1373

OCEANS
14.2
P3

Digitized by Google

INTRODUCCIÓN

"Castilla del Oro" fué el nombre dado por Colón al Istmo de Panamá, en honor de Isabel la Católica, reina de Castilla. De oro, en verdad, debía ser una tierra de tesoros tales que ni aun en sueños llegara a concebir el Gran Descubridor. "Sepultura de los Españoles" la llaman los exploradores que pelearon contra indios salvajes, crueles piratas y mortífero clima, a fin de adquirir sus tesoros.

"Llave del Pacífico" la han nombrado también algunos, como si cuando Naturaleza alzara sobre el nivel del mar los dilatados continentes de Norte y de Sudamérica, hubiera originalmente trazado un canal en tan conveniente lugar para enlazar los dos océanos. Mas después, como reflexión posterior, colocó en ese fragmento de tierra (escasamente cincuenta kilómetros en la parte más estrecha) su cadena de montañas, elevando algunas hasta trescientos pies sobre el nivel del mar, a guisa de reto al genio y al esfuerzo de la humanidad.

Hace cuatrocientos años que el hombre aceptó el reto. Primero España y luego Escocia, Inglaterra y Francia, gastaron pródigamente dinero y vidas en vanos

Digitized by Google

esfuerzos destinados a construir un canal y a vencer los obstáculos de la naturaleza. Últimamente los Estados Unidos, inducidos por uno de sus presidentes, entraron en la contienda. "¡Ésta es la obra de ingeniería más soberbia que haya jamás presenciado el mundo," dijo el Presidente Roosevelt, "pero se construirá el Canal!"

Este dato explica lacónicamente la historia del Istmo.

En todo el Hemisferio Occidental no hay lugar que tenga una historia tan romántica como la de esa pequeña franja de tierra que une ambos continentes, pero que separa los dos mayores océanos del mundo.

Digitized by Google

PREFACIO

La historia de Panamá y la del Canal están presentadas en este volumen de una manera concisa, inteligible e interesante para los lectores. Llena de hechos importantes, tanto históricos como geográficos, reune un fondo de información de carácter típico educacional. La obra del Canal es, además, una maravilla de ingeniería moderna.

Para lo que se refiere a la historia de la conquista se han consultado un buen número de autoridades, y mediante la cortesía de la Comisión del Istmo conseguídose muchas ilustraciones y datos; todo lo cual ha sido suplementado con fotografías tomadas sobre el terreno, y con observación personal y estudio en la Zona del Canal.

ENERO DE 1913.

Digitized by Google

Digitized by Google

LISTA DEL CONTENIDO

PÁGINAS

Introducción V
Prefacio VII
Lista del Contenido IX
Índice de las Ilustraciones XI

CAPÍTULOS

PARTE I—CASTILLA DEL ORO

I. Una Ruta de Europa al Asia 3
II. Balboa y el Pacífico 13
III. Pizarro y el Perú 20

PARTE II—SEPULTURA DE LOS ESPAÑOLES

IV. Los Piratas 27

PARTE III—PANAMÁ MODERNA

V. La Tierra de la Palma del Coco 39
VI. Indígenas y Fauna 56
VII. La Ciudad de Panamá 77

PARTE IV—LA LLAVE DEL PACÍFICO

VIII. Vías a Través de Centroamérica 91
IX. Navegación a Través de Centroamérica 107
X. Los Franceses en Panamá 112
XI. Panamá y los Estados Unidos 129
XII. Conquista de las Epidemias 138
XIII. Se Congrega una Fuerza de Trabajadores 159
XIV. La Maquinaria del Istmo y el Ferrocarril de Panamá 174
XV. Canales de Esclusas y a Nivel del Mar 182
XVI. El Canal de Esclusas en Panamá 191
XVII. La Construcción del Canal 201
XVIII. Hombres que han Tomado Parte Prominente en la Construcción del Canal 225
XIX. Porvenir de Panamá y del Canal 230

Digitized by Google

Digitized by Google

ÍNDICE DE LAS ILUSTRACIONES

PÁGINAS

"Santa María." Una de las carabelas de Colón ..... *Portada*
Mapa I. Los portugueses encuentran una ruta para Asia 2
Cristóbal Colón 4
Mapa II. Colón y el Istmo 10
La hermosa bahía de Puerto Bello (Portobelo) 11
Mapa III. Un centro de interés mundial 14
Vasco Núñez de Balboa 15
El llamado Árbol de Balboa, desde cuya copa se ven el Atlántico y el Pacífico 17
Vista del Pacífico desde el Árbol de Balboa 18
El Atlántico desde el Árbol de Balboa 19
Puente que aún existe en el camino de Panamá a Puerto Bello 20
Francisco Pizarro 21
Descendientes de los incas del Perú y antiguas ruinas 22
Fuerte ruinoso con sus cañones y atalayas 28
Interior del fuerte de San Lorenzo 30
La iglesia española más antigua del Istmo 32
Muralla de gran espesor de la torre de San Agustín 33
Torre maciza de San Agustín 34
Murallas de la ciudad nueva de Panamá 35
Mapa IV. La República de Panamá 41
Acorazado norteamericano en el puerto de Colón 42
El faro "Manzanillo" 43
Vapores en los muelles de Colón 44
Colón. Un espectáculo repulsivo 46
El río Chagres en las cercanías de Gatún, una aldea y el árbol banano ... 47
Indígenas subiendo por los cocoteros 49
Negros con cocos 50
Macizos racimos de plátanos 51
Un campo de piñas en la Isla de Taboga, cerca de la ciudad de Panamá. 52
Negros cargando un vapor con plátanos 53
Papayas 54

Digitized by Google

PÁGINAS

Los colibrís o picaflores de Panamá 56
Las culebras 57
Los saínos, especies de jabalíes 58
El mono de Panamá 60
El armadillo 62
El tapir 64
La caza del caimán 65
El saurio o lagarto de argua de Panamá 66
El largo del primer caimán que se ve en la ilustración, es de diez y ocho pies y seis pulgadas. Los palos en las bocas tienen dos pies y medio de largo 66
Puerto de Colón, donde pueden verse algunos de los indios de San Blas. 68
Indígenas en un bote hecho de un solo tronco 70
Algunos indígenas con sus familias y sus chozas 71
Mujeres de Panamá lavando a orillas del río Chagres. Una de ellas con la gruesa y pesada paleta con que acostumbran golpear la ropa húmeda 72
Cogiendo a un negro en los bosques para fotografiarlo 73
Cabañas de los indígenas con sus palmas de coco 74
Muchachos indígenas majando el arroz antes de cocinarlo 75
Vista de la moderna Panamá y del Pacífico desde la colina Ancón 78
Una calle de Panamá 79
Las antiguas campanas de la catedral 80
Catedral de Panamá y esquina de la Plaza Independencia 81
Mercado de fruta en la playa 82
La muralla en alta mar 83
El mismo lugar en baja mar 84
Billete de la Lotería de Panamá 85
Casa de la Lotería en Panamá 86
Calle Bolívar, una de las principales de la ciudad 87
El difunto presidente Obaldía y su esposa, delante del palacio presidencial 88
Mapa V. Rutas a través de Centroamérica 92
Pedro Miguel, en el ferrocarril de Panamá 94
Antiguo fuerte y porción de la muralla de Panamá 97
Estación de Obispo 99
Escena del ferrocarril de Panamá, calle de Bolívar, Colón 101
Inundación del ferrocarril de Panamá en 1906 103
Hubo, por último, vía férrea a través del Istmo 105

Digitized by Google

PÁGINAS
Estatua de Nelson, Plaza de Trafalgar, Londres..... 110
El conde Ferdinand de Lesseps..... 113
Una embarcación pasando por el Istmo de Suez..... 116
Mapa VI. De Lesseps y el Istmo de Suez..... 117
Hospital francés en la ciudad de Panamá. Departamento para el tratamiento de la fiebre amarilla..... 119
Excavadora mecánica francesa funcionando en el Canal de Panamá..... 121
Porción del Canal terminada por los franceses..... 122
Las locomotoras francesas en la manigua..... 123
Maquinaria francesa abandonada en el corte de Culebra..... 124
Palacio de Lesseps..... 125
Dragas francesas sumergidas en Río Grande..... 126
Estatua a Lesseps. Canal de Suez..... 127
Acorazado norteamericano "Óregon"..... 130
Mapa VII. La Zona del Canal..... 134
Estación de policía en Ancón..... 135
Estación para el servicio de bomberos en Cristóbal..... 136
Entrada a los terrenos del hospital, Ancón..... 139
Vista de los terrenos del hospital, Ancón..... 140
Avenida Norte, Panamá, en el estado en que se encontraba hace algunos años..... 143
Avenida Norte, Panamá, con el nuevo pavimento..... 145
Una calle de Colón antes del pavimento..... 147
El doctor W. C. Gorgas, coronel del cuerpo médico del Ejército de los Estados Unidos, jefe superior de sanidad de la Zona del Canal..... 148
Otra vía en Colón, antes de pavimentar..... 149
Calle Bolívar, Colón, depués de saneada y pavimentada..... 150
Calle en Colón, pavimentada y limpia..... 151
Depósito de agua de "Mount Hope," donde el líquido es abundante puro y sano..... 152
Apertura del sistema de obras hidráulicas, frente a la Catedral de Panamá. 4 de julio de 1905..... 153
Un chico pidiendo baño..... 154
El baño concedido..... 155
Después del baño. En casa otra vez y feliz..... 156
Avenida de las Palmas en Cristóbal..... 157
Hora de la comida en un hotel de la Comisión..... 160
Los "Hombres Oro" a la mesa, Cristóbal..... 161
"Side Street," Cristóbal. Residencias de los "Hombres Oro"..... 162

Digitized by Google

PÁGINAS
Casas cómodas y bien construídas 163
Un "club" de la Comisión en Empire 164
Obreros jugando a los bolos 165
Viviendas aseadas y cómodas en los barrios de los trabajadores ordinarios, Colón 166
Negros jamaicanos a la hora del rancho 167
Interior de un comedor para obreros europeos 168
Trabajadores asiáticos, con sus curiosos turbantes y aspectos extraños... 169
Un grupo de trabajadores españoles 170
Un grupo de italianos 171
Tren típico para obreros 172
Almacenes. Empire 176
Empire. Uno de los dos grandes talleres de reparaciones 177
Departamento de los diez mil artículos cuidadosamente rotulados y ordenados 178
La vía del ferrocarril de Panamá. Coche particular del Presidente de la Comisión 179
Tipos de las nuevas locomotoras norteamericanas 180
El "Corsair," pasando por el Canal de Corinto en Grecia 184
Diagrama que indica cómo funcionan las esclusas 186
El procedimiento en operación. Un vapor en la esclusa 187
Una esclusa vacía 189
Mapa VIII. Rutas del canal y del ferrocarril 197
Diagrama que ilustra el tipo esclusa de canal en Panamá 198
Una vieja draga francesa. Balboa 202
Draga de succión de veinte pulgadas. Río Chagres, Gatún 203
El trabajo de los barrenos 204
Cargando los barrenos con dinamita 205
Una explosión en Matachín, 10 de enero de 1908. 11.200 libras de dinamita usadas en 19 barrenos, con las que se desalojaron 1.798 yardas cúbicas 206
Una excavadora mecánica cargando de escombros un tren 207
Excavadora mecánica, ilustrando su brazo y el cazo o cucharón 208
Un cazo de cinco yardas de fondo 209
Excavadora de grandes proporciones 210
El corte en Bas Obispo, noviembre de 1906 212
Excavadora empleada en el lugar de las esclusas, Pedro Miguel 213
Dos largos trenes de vagones planos, Bas Obispo, para transportar escombros 214

Digitized by Google

PÁGINAS
Llegada de un tren de paga..... 215
Culebra, vista desde la altura donde está el Depósito..... 216
La gran represa comienza a elevarse a través del valle..... 218
Excavaciones para las esclusas de Gatún..... 219
La cortadura de Culebra, 1909..... 221
Excavación completa para las esclusas de Gatún..... 223
Comisión del Canal del Istmo en 1909..... 228
Una escuadra protegerá ambas costas..... 233
Mapa IX.—Influencia del Canal de Panamá en las rutas del tráfico..... 235

Digitized by Google

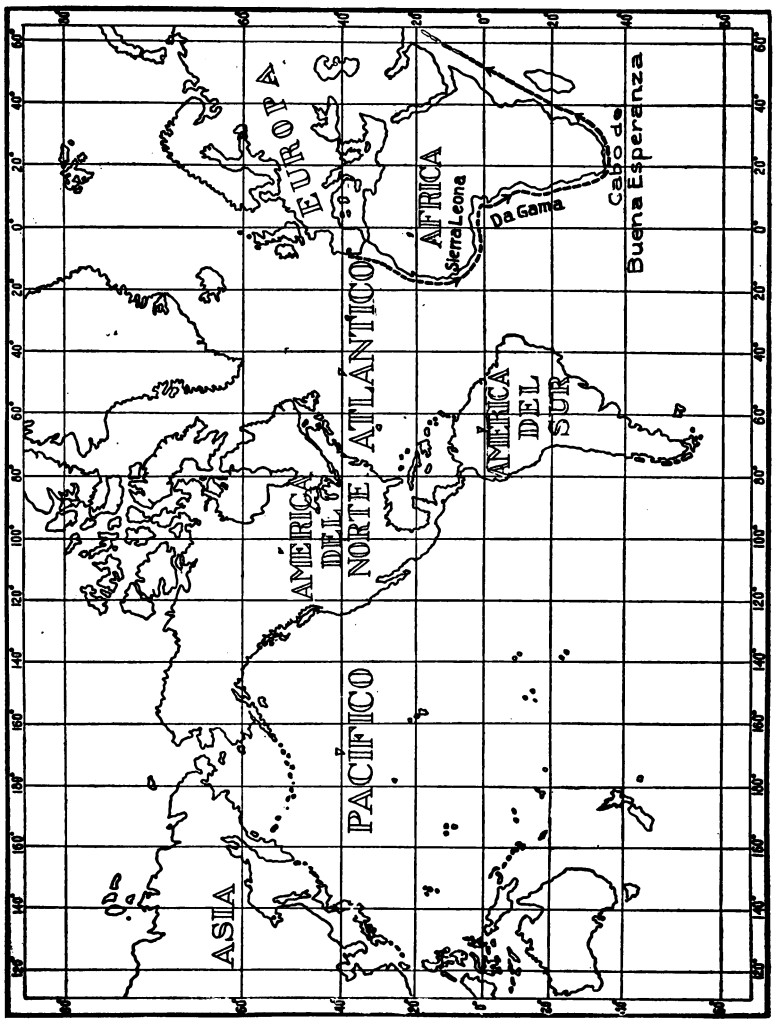
Digitized by Google

PANAMÁ Y EL CANAL

PARTE PRIMERA

"CASTILLA DEL ORO"

Digitized by Google



MAPA I.—Los portugueses encuentran una ruta para el Asia.

Digitized by Google

CAPÍTULO I

UNA RUTA DE EUROPA AL ASIA

Los portugueses encuentran una ruta para el Asia. Cualquier niño de escuela sabe hoy más geografía que sabía un eminente geógrafo hace quinientos años. Cuando Colón se confundía y embrollaba con sus libros latinos, y aprendía a dibujar mapas en las escuelas de Génova, no había profesor que hubiera podido decirle el verdadero tamaño y la figura de la tierra, pues si bien algunas personas la creían redonda como un globo, la suponían también mucho más pequeña de lo que es en realidad. Los mapas de aquella época marcaban con certeza solamente el continente de Europa, el mar Mediterráneo, una porción del norte de África y algunas regiones occidentales de Asia. Del resto de estas dos últimas partes del mundo nada se podía asegurar. Sabíase que al oeste de Europa se hallaba el Océano Atlántico, al que llamaban Mar de las Tinieblas, el cual no había noticia de que lo hubiera cruzado ningún barco europeo. Era, pues, un mar de desconocidos peligros, que los marinos temían explorar. En cuanto a Norte y Sudamérica y al Océano Pacífico,

Digitized by Google

que se extendían por diez mil millas delante de ellos, no se tenía la menor idea de que existiesen.

Desde luego que en aquellos días no había vapores ni ferrocarriles. Tampoco se conocía una ruta para pasar del Mediterráneo al Océano Índico, y por lo tanto dirigirse a Indo China o Japón, ni aun para pequeñas embarcaciones. El trayecto por el este era difícil y peligroso: piratas, turcos, bandidos, y largas distancias por parajes desconocidos, acobardaban al viajero más temerario; sin embargo, hubo algunos (quizás no llegaran a media docena) como Marco Polo, que habían visitado China e India, y vuelto a Europa contando tales fábulas acerca de tierras desconocidas y de ricas ciudades que habían causado gran admiración y sorpresa.

Cristóbal Colón.

Colón había visto, sin duda, en los mercados de Génova los preciados artículos, las hermosas alfombras y sedas, el codiciado oro y las no menos deseadas alhajas que lentas caravanas habían traído del Asia al Mediterráneo, y vendídolas allí a los traficantes de las ciudades europeas. Estos artículos orientales gozaban de gran demanda, y los comerciantes de Venecia, Génova

Digitized by Google

y otras ciudades obtenían inmensos beneficios con su tráfico.

No es extraño que durante la niñez de Colón tuvieran los hombres curiosidad por saber más acerca de la maravillosa costa del oriente de Asia, y estuviesen codiciosos de su riqueza. "Si fuera factible encontrar un nuevo y protegido derrotero para el Asia, sus millones de habitantes serían sometidos y sus tesoros traídos a Europa a poca costa." Éste era el pensamiento general. Comerciantes y marinos, soldados, clérigos y aun los reyes, esperaban tomar parte en la adquisición del oro y en la gloria de tal descubrimiento.

Veinte años antes de que naciera Colón, el príncipe Enrique de Portugal, llamado "el Navegador," se convenció de que si se encontrara un pasaje alrededor del extremo sur de África, los barcos portugueses podrían navegar con rumbo directo a la India; y durante cuarenta y cinco años, este hombre de espíritu generoso y ferviente se negó a gozar de los placeres de la alegre corte de Portugal, dedicando su vida a la tarea del descubrimiento. Cuando murió, en 1463, sus atrevidos marinos habían explorado la costa occidental de Africa hasta Sierra Leona (mapa I, página 2) en una extensión de más de doscientas millas. Durante años después de su muerte su sobrino, el rey Juan II, continuó las exploraciones hasta que el éxito premió tan pacientes esfuerzos. Después de un notable viaje, durante el que recorrió más de trece mil

Digitized by Google

millas, Bartolomé Díaz volvió a Portugal con los barcos averiados y mermadas sus dotaciones, anunciando que si bien no había llegado a la India, había pasado el cabo sur de África y navegado por el Océano Índico.

—Que el cabo se llame de Buena Esperanza—contestó el rey Juan—porque ahora las tenemos muy buenas de haber encontrado la tan buscada ruta para la India.

Difícilmente podemos imaginar el interés con que la noticia de este descubrimiento se extendió por Europa, ni tampoco la envidia con que los demás reyes se informaron de la nueva ruta portuguesa, considerando al rey Juan próximo a asegurar, para él y su país, las riquezas de Asia.

Colón y la ruta más corta. Durante este período es cuando acontece que Cristóbal Colón y su hermano menor Bartolomé, llegan a ser no solamente peritos en el trazado de mapas, sino también excelentes marinos. Colón nos dice que empezó a navegar cuando tenía escasamente catorce años de edad.

El año 1470 abandonaron ambos hermanos su casa en Italia, y fueron a Portugal para tomar parte en las expediciones por la costa de África. En efecto, Bartolomé fué de marinero en los barcos de Díaz cuando éste hizo su transcendental viaje alrededor del Cabo de Buena Esperanza. Ya era sabido en toda Europa que los portugueses habían encontrado un pasaje para el Asia; pero también que debía ser, a lo menos, muy largo y molesto. África resultó mucho más extensa de lo que se suponía.

Digitized by Google

En 1484, Cristóbal Colón hizo al rey Juan la sorprendente proposición de que le diera barcos para un viaje a través del Atlántico con rumbo directo al oeste. Declaró que si la tierra era realmente redonda, se encontraría Asia navegando en esa dirección, y que en vez de la ruta por el Cabo de Buena Esperanza, distancia de unas diez mil millas, un viaje al oeste de dos mil quinientas aproximadamente, que fué lo que calculó, le pondría en la rica isla del Japón. La idea no era nueva, aunque pocos creían en ella; pero sí era nuevo el valor de hacer el viaje. El rey Juan quedó agradablemente sorprendido con la audacia del plan, mas sus consejeros declararon que estaban seguros de un fracaso. Se le negaron los barcos y Colón, disgustado, se apresuró a abandonar Portugal e ir a España para presentar su gran proyecto a la consideración de los Reyes Católicos, Fernando e Isabel.

Todos sabemos el resto de la historia: ocho largos años de demoras, contrariedades, pobreza y ridículo; la decisión final de la reina Isabel y las tres pequeñas embarcaciones que zarparon del puerto de Palos, un viernes por la mañana, en agosto de 1492, para llevar a cabo el viaje más memorable y de más transcendencia que se haya hecho jamás por los mares.

También sabemos la vehemente agitación que se produjo en España cuando volvió Colón con la noticia de haber cruzado el Atlántico, y descubierto unas islas que él creía cercanas a la costa de Asia. Se le prodigaron

Digitized by Google

honores y fué el héroe del día. Inmediatamente se prepararon diez y siete barcos y mil quinientos hombres para salir en busca de otros descubrimientos, y el mundo supuso que España había vencido a Portugal en la competencia por las desconocidas riquezas de Asia. Al rey Juan tocaba ahora estar envidioso. ¡Pobre Colón! Aunque no lo sabía no había llegado, después de todo, al Asia, sino a Haití y a Cuba. Este segundo viaje duró muchos meses y ocasionó grandes contrariedades. Se exploraron las Antillas y se encontraron en ellas miles de fieros indios caníbales; mas no había ciudades ricas, ni costa de Asia, ni cargamentos de tesoros llevados a España. Los enemigos de Colón comenzaron a apostrofarle de farsante y a tramar su ruina. Hasta el mismo Rey comenzó a dudar de que, en último resultado, su viaje hubiera sido de valor alguno. Sin embargo, en 1497 salió por tercera vez, al propio tiempo que otros capitanes españoles cruzaban el Atlántico con idéntico propósito: el de hacer nuevos descubrimientos.

Fueron exploradas centenares de millas de las costas de Norte y Sudamérica. Se encontró algún oro, pero los barcos volvieron sin haber hallado más corto camino para el Asia, y con la infausta nueva de la horrorosa muerte de cientos de españoles a manos de los feroces indios que habitaban las Antillas.

Imagínese la impresión del rey Fernando y la de Colón cuando, durante el verano de 1499, llegó la noticia de

Digitized by Google

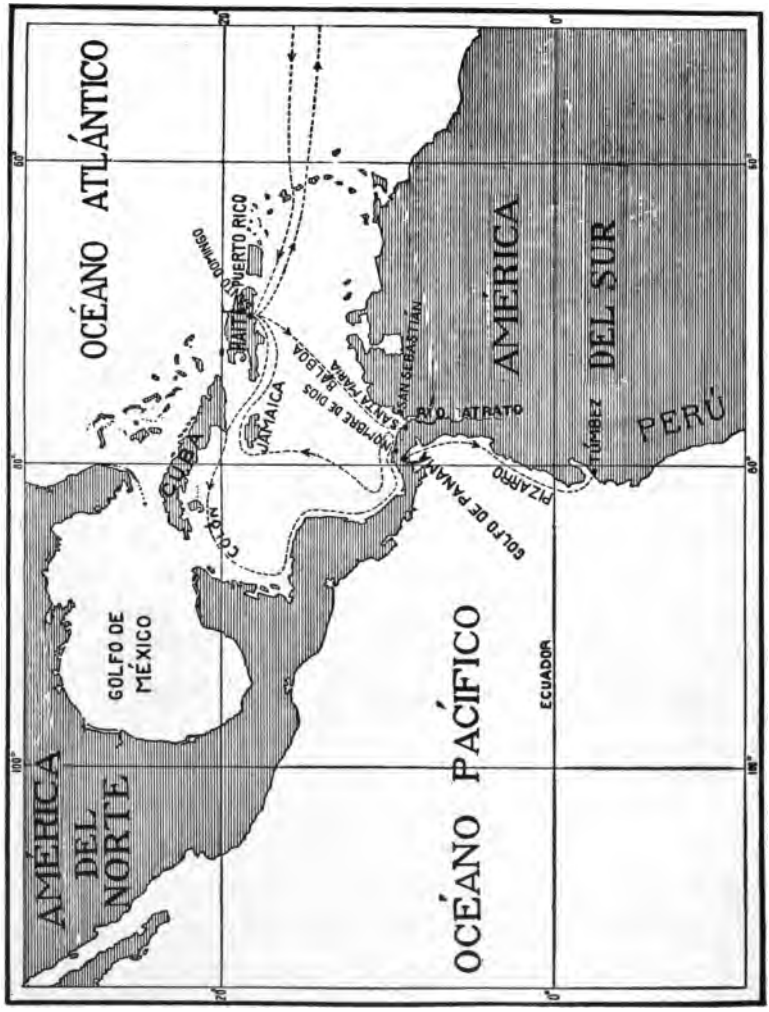
que Vasco de Gama, al servicio del rey Juan, había navegado alrededor del África siguiendo la ruta portuguesa, y llegado realmente a la India; que había visto sus ricas ciudades y traído sus barcos cargados de sedas, satenes, marfil, rubíes y esmeraldas. ¡Se había llegado al Asia! ¡Qué insignificantes parecieron entonces los viajes de Colón, comparados con el triunfo de Vasco de Gama!

Colón y el Istmo. Portugal había ganado la contienda por la larga ruta del África, y no es maravilla que la gente empezara a dudar de la existencia de la "vía corta" de Colón. Era entonces el ilustre Descubridor un anciano, pobre y enfermo; pero su espíritu noble estaba aferrado a la creencia de que en algún paraje de aquella tierra que había descubierto encontraría un paso que le llevase al Asia. España necesitaba hacer algo como compensación por el triunfo de Portugal, y así fué que los reyes le enviaron, desde Cádiz esta vez, el 11 de mayo de 1502, para hacer su cuarto y último viaje.

En junio llegó a las Antillas y en julio al Cabo de Honduras, sur de Yucatán (mapa II, página 10). Durante cinco meses continuó bajando la costa hacia el sur con vientos de proa y mal tiempo, pero animado porque hallaba a los indios viviendo en grandes casas de piedra, poseedores de variados instrumentos de plomo y cubiertos con buenos vestidos de algodón de vivos colores.

Había además claros indicios de oro, puesto que se veían a muchos de los habitantes con placas diferentes

Digitized by Google



Mapa II.—Colón y el Istmo.

Digitized by Google

del precioso metal suspendidas de sus cuellos. ¡Seguramente, las ricas tierras del Asia no podían estar lejos!

Los barcos continuaron bajando la costa hasta que llegaron al Istmo de Panamá, donde las colinas, pobladas

La hermosa bahía de Puerto Bello (Portobelo).

de densos bosques tropicales, se levantaban a poca elevación sobre la superficie del mar. Entonces exploraron cuidadosamente todas las bahías y los ríos, especialmente el río Chagres, por cuya orilla marchó Colón en busca de su procedencia hasta llegar a quince millas del Pacífico.

Puerto Bello fué descubierto y nombrado así el 2 de noviembre de 1502. Todavía no se había encontrado un

Digitized by Google

pasaje que condujera hacia el oeste. Los marineros murmuraban porque les faltaba el alimento; los barcos estaban carcomidos y eran de difícil manejo; sin embargo, Colón continuaba resuelto en su investigación, milla a milla, sin perder las esperanzas. Pero en diciembre, después de haber recorrido toda la costa de Panamá, desanimado ya por completo y renunciando a encontrar el paso que tanto anhelaba, se vió forzado a retroceder en dirección a Cuba.

Un año de desastres, una triste vuelta a España, dos años más de indiferencia y de miseria, terminaron con la vida de aquel gran marino en 1506.

No había pasaje por Panamá. El Istmo había triunfado del más noble y tenaz de todos los descubridores.

Digitized by Google

CAPÍTULO II

BALBOA Y EL PACÍFICO

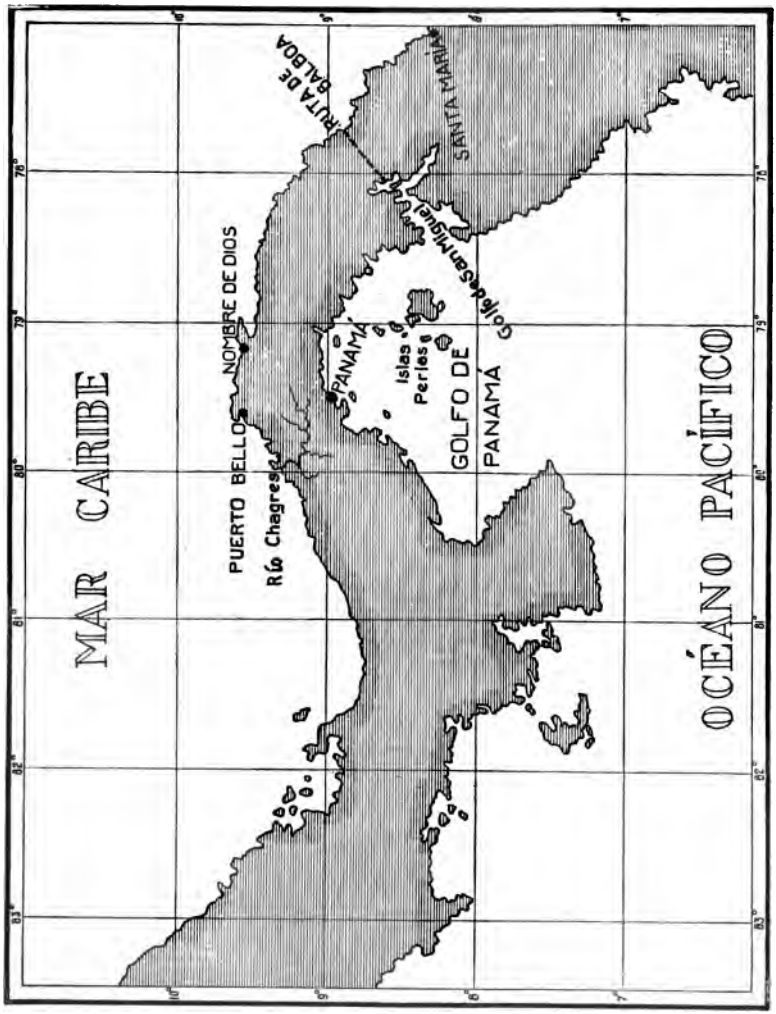
Los libros de escuela nos dicen que el primer hombre de raza caucásica que demostró que Panamá no era sino una estrecha franja de tierra, y que al occidente se extendía un gran océano, fué el caballero español Balboa.

Quizás pocos de nosotros sepamos que este célebre descubridor salió para Panamá dentro de un barril. ¡Balboa en un barril!

Manera tan original y chistosa de llegar al Istmo merece unas palabras de explicación.

Cuando los españoles empezaron a dudar de si podrían alcanzar Asia por algún pasaje al oeste, determinaron conquistar, por lo menos, las tierras nuevamente descubiertas, y comenzaron a salir barcos en dirección a Panamá. Se encontró algún oro entre las arenas de los ríos y los barcos volvieron cargados a España. Un año después el rey don Fernando creó dos provincias en aquellas costas: una, desde el río Atrato hacia el este (mapa II, página 10) fué cedida a Ojeda; la otra, el Istmo de Panamá, llamada Castilla del Oro, a un favorito de la Corte apellidado Nicuesa. Estos dos gobernadores, acompañados

Digitized by Google



MAPA III.—Un centro de interés mundial.

Digitized by Google

de colonos, se embarcaron para sus nuevos destinos en 1509.

Ojeda desembarcó temerariamente con setenta hombres al llegar a la costa de su provincia, a fin de coger algunos indios prisioneros, y en un fiero combate perecieron sesenta y nueve, salvándose solamente Ojeda y un compañero. Así empezó la sangrienta lucha contra los indígenas, lucha que había de continuar durante muchos años y de concluir con la casi completa aniquilación de los aborígenes.

Vasco Núñez de Balboa.

Los acompañantes de Ojeda, apenas acabaron de edificar su escaso y miserable caserío en San Sebastián (mapa II, página 10) empezaron a perecer de hambre y de enfermedades. Ojeda dejó entonces a los colonos subordinados a Francisco Pizarro y se embarcó para Santo Domingo a fin de abastecerse.

Sucedió que vivía allí un apuesto joven, lleno de deudas, a causa de las cuales estaba amenazado de

Digitized by Google

prisión, quien ideó esconderse dentro de un barril y ser conducido así a bordo de uno de los barcos que estaban para zarpar con provisiones destinadas a los hambrientos colonos de San Sebastián. Zarparon los buques, pasaron días, y cuando ya Santo Domingo se encontraba lejos, salió de su escondite el festivo Balboa con sorpresa del capitán, quedando desde entonces agregado a los expedicionarios.

San Sebastián fué socorrido, y los sobrevivientes abandonaron el infausto paraje para unirse a los recién llegados y edificar una nueva población, a la que llamaron Santa María, que fué la primera en el Istmo, haciéndose pronto el enérgico Balboa caudillo de esta colonia (mapa III, página 14).

Nicuesa y sus compañeros fueron asimismo perseguidos por la desgracia. Habiendo desembarcado en el Istmo, establecieron la colonia que llamaron Nombre de Dios. Después de algunos meses, de setecientos hombres que eran quedaron setenta, el jefe entre ellos. No se tiene noticia de ninguna otra colonización en toda América donde haya ocurrido tal proporción de mortandad: un noventa por ciento. Los que quedaron, inmundos y de horrible aspecto, casi dementes por falta de alimento, pudieron embarcarse por último en dos pequeñas lanchas y se alejaron de aquel horrendo lugar, con dirección al este de Santa María, donde desembarcaron la mayor parte, oponiéndose a que les acompañara Nicuesa, quien les inspiraba gran terror. Éste y diez y siete que le siguieron

Digitized by Google

continuaron su navegación, sin que se volviera a tener noticia de ninguno de ellos.

Sufridos tales reveses, no es de extrañar que los pocos españoles que quedaron tuviesen gran prisa por abandonar Panamá y volver a España. Un suceso detuvo, sin embargo, a los de Santa María. Fué éste que un jefe indio de las cercanías, cuyo nombre era Comogre, se hizo amigo de Balboa y le regaló setenta esclavos y una gran cantidad de oro. Dícese que los indios quedaron muy sorprendidos al ver que los españoles pesaban aquel metal y se querellaban por llevar cada uno la mayor parte. Los aborígenes empleaban el oro únicamente como ornato y no conocían su valor. Un hijo del jefe indio dijo entonces a Balboa que si él y sus compañeros apreciaban en tal extremo el metal amarillo, deberían cruzar las montañas hasta llegar a un gran mar, al sur de cuya costa vivía un pueblo que lo poseía en gran abundancia.

El llamado Árbol de Balboa, desde cuya copa se ven el Atlántico y el Pacífico.

Digitized by Google

Llenos de entusiasmo al oir esta noticia, los colonos se decidieron a permanecer y Balboa proyectó cruzar las montañas y ver si podía encontrar un camino que le llevara a la tierra prometida.

Vista del Pacífico desde el Árbol de Balboa.

Algunos meses después, en septiembre de 1513, se internó por el bosque tropical con doscientos hombres, y el 25 del mismo mes descubrieron con asombro él y su gente, desde una cumbre del Istmo, una vasta extensión de agua que se dilataba en dirección oeste y sur hasta donde alcanzaba la vista. Cuatro días después llegaron a la orilla, y Balboa tomó posesión del mayor océano del globo en nombre del Rey de España.

Ansiosos los exploradores por llevar a cabo planes ulteriores, volvieron apresuradamente a Santa María, donde muy a su pesar tuvieron noticia de que habían llegado de España mil quinientos aventureros, ávidos de tomar parte en la conquista del país del oro, con quienes venía también

Digitized by Google

un nuevo gobernador para el Istmo llamado Pedrarias y apellidado "el tigre de dos pies."

Era en efecto este personaje el hombre más brutal de cuantos llegaran hasta entonces al Nuevo Mundo.

El Atlántico desde el Árbol de Balboa.

Celoso al momento de Balboa, hizo cuanto pudo por impedir la expedición; pero éste apresuró sus preparativos con energía sorprendente y en 1517, había ya obligado a los indios a que abrieran un camino por entre la densa manigua y condujeran por él cuatro barcos, pieza por pieza, hasta el Pacífico, a cuya orilla los había vuelto a armar y dejado listos para hacerse a la vela y poner proa al sur. Dice la historia que dos mil indios perecieron en esta empresa.

La carrera de Balboa termina aquí, desgraciadamente. El odio de Pedrarias no podía permitirle llevar a cabo su intento. Fué por su orden procesado y decapitado, pereciendo así el primer blanco que cruzó Panamá, el Descubridor del Pacífico. A otros estaba legada la nueva conquista.

Digitized by Google

CAPÍTULO III

PIZARRO Y EL PERÚ

Durante los próximos siete años quedaron satisfechos los españoles con la posesión de Panamá. En 1519

Puente que aún existe en el camino de Panamá a Puerto Bello.

comenzó Pedrarias a edificar, a orillas del mar Pacífico, la ciudad que había de llevar el mismo nombre que el territorio, y a unir aquel mar con el Atlántico por medio

Digitized by Google

de un camino a través del Istmo; primero hasta Nombre de Dios, y más tarde hasta Puerto Bello (mapa III, página 14).

Se conquistaron las islas Perlas, cuyo nombre proviene, según se dice, de que su jefe o cacique entregó al gobernador de Panamá, como botín de guerra, un cesto lleno de estas piedras preciosas, algunas tan grandes como avellanas, que pesaba ciento diez libras. Una de las perlas se vendió después por mil doscientos ducados, unos mil quinientos duros.

Francisco Pizarro.

Los españoles se apoderaron por aquel tiempo de Nicaragua y empezaron el tráfico entre Puerto Bello, en el Istmo, sobre el Atlántico y España, con barcos que volvían llenos de españoles quienes aumentaban la población de Panamá.

En 1524 se autorizó a Francisco Pizarro para reanudar los preparativos y salir hacia el sur, tierra a la que los españoles dieron el nombre de Perú por los tesoros que allí existían según las noticias habidas, que se extendía

Digitized by Google

más de mil millas bajando la coste oeste de Sudamérica. Éste era el país más rico y floreciente de todos los del Nuevo Mundo. Allí se encontraban ciudades bien edificadas, con palacios y templos de espléndida y caprichosa arquitectura; buenos caminos, tierras fértiles y millones de habitantes. También había minas de oro y de plata, y

Descendientes de los incas del Perú y antiguas ruinas.

los gobernantes, llamados incas, habían hecho inmenso acopio de esos metales.

Difícil sería describir aquí la historia larga, heroica y conmovedora de Pizarro y de sus compañeros, solamente comparable con la de Cortés en México. Nadie

Digitized by Google

puede leerla sin quedar maravillado por la temeraria bravura y resistencia de aquella gente, antes y después de alcanzar la costa del Perú; pero no es ésta la oportunidad de describir tan trascendental conquista.

Sería difícil estimar la enorme riqueza que cayó en manos de Pizarro y de su gente. Se cuenta que uno de los gobernantes prisioneros, ofreció por su rescate llenar de oro un cuarto de veintidós pies de largo por diez y siete de ancho. La oferta fué aceptada y el precio ascendió a quince millones de duros.

Perú y toda la costa oeste de Sudamérica fueron poco a poco conquistados. Se edificaron poblaciones españolas, gobernadas por autoridades de igual procedencia. Indígenas y españoles trabajaron en las minas, extrayendo vastas cantidades de oro, plata y otros metales, que se embarcaban para Panamá y de allí transportábanse a Puerto Bello, donde estaban las flotas que las conducían a la Patria. El camino primitivo entre la ciudad de Panamá y Puerto Bello convirtióse en magnífica carretera y ambas localidades fueron bien fortificadas; la primera, particularmente, llegó a ser una de las más habitadas y ricas en América. La privilegiada situación de esta ciudad del Istmo hízola el centro favorito del dominio de España, llegando a contener dos mil edificios grandes y cinco mil más pequeños, todos de tres pisos, elegantemente construídos y ricamente amueblados.

Sus comerciantes vivían en gran opulencia, rodeados

Digitized by Google

de objetos de oro y de plata, adornadas sus casas con hermosos y raros cuadros, con otras obras de arte y con todos los lujos y comodidades de la época. La prosperidad de Panamá era la maravilla y envidia de las naciones.

Además, con las riquezas de América rebosó el tesoro de España, que se hizo rica y poderosa. Su marina tenía la supremacía en los mares y sus ejércitos eran los primeros del mundo. A los cincuenta años de haber muerto Colón, la voluntad de Carlos I de España y V de Alemania era ley para más de la mitad del mundo conocido.

Digitized by Google

PARTE II

SEPULTURA DE LOS ESPAÑOLES

Digitized by Google

Digitized by Google

CAPÍTULO IV

LOS PIRATAS

España conquistó a Portugal el año 1580, con lo que vino a intervenir en todo el comercio de ambos océanos, motivo por el cual Inglaterra y Holanda le declararon la guerra y, por más de doscientos años, se vieron obligados los españoles a conservar lo que habían ganado luchando constantemente contra ambas naciones. Sus vastas posesiones en América estaban indefensas y desatendidas, y sus soldados mal pagados y alimentados. Los piratas franceses, ingleses y holandeses comenzaron a infestar las Antillas y a acechar los ricos buques mercantes y los cargamentos de tesoros que se transportaban entre Panamá y España. Fueron tan temerarios estos piratas y tan numerosos sus hombres y sus navíos, que España llegó a no poder defenderse y se arruinó su comercio.

Entre los piratas, o filibusteros como también se llamaban, se contaban Sharp, Lewis Scott, Davies y Dampier; pero el principal de ellos fué Henry Morgan. La historia de las hazañas de éste en Panamá es pasmosa.

Nació en Gales, Inglaterra. Cuando era aún niño se escapó y entró de marinero; fué vendido como esclavo

Digitized by Google

y se unió por último a los piratas, llegando a ser jefe y tomando parte en muchas temerarias aventuras. Finalmente se decidió a atacar Puerto Bello, reuniendo para el proyecto nueve buques y una banda de cuatrocientos sesenta feroces asesinos. La ciudad era tan populosa

Fuerte ruinoso con sus cañones y atalayas.

y estaba tan bien protegida por dos fuertes a la boca del puerto, que Morgan temió decir a sus gentes a dónde les conducía. Se aproximaron hábil y secretamente a tierra y lograron sorprender y volar uno de los fuertes. El ruido de la explosión causó horrible pánico en la ciudad. La guarnición del otro fuerte peleó con gran valor, pero

Digitized by Google

fué impotente para resistir mucho tiempo los furiosos ataques de aquellos foragidos compañeros de Morgan.

No hubo cuartel; los habitantes que no pudieron escapar hacia los bosques perecieron en las calles o en los incendiados edificios. Quince días duró aquella bárbara carnicería, durante los que se cometieron los atropellos más repugnantes, y todo lo que quedó de la floreciente población de Puerto Bello fué el ruinoso fuerte con sus cañones y atalayas, que se ve todavía por entre la maleza abundante de la manigua tropical.

Antes de abandonar sus despojos envió Morgan un insultante mensaje al gobernador de Panamá, al efecto de que volvería pronto para hacer en la Capital lo que había hecho en Puerto Bello, promesa que cumplió en 1671.

Las noticias del gran botín de guerra capturado en Puerto Bello y de la más importante expedición que Morgan tenía en proyecto, habían cundido y atraídole piratas de todas partes. Treinta y seis navíos y dos mil hombres se pusieron pronto a sus órdenes.

Esta vez entraron por la boca del río Chagres. Después de capturar el fuerte de San Lorenzo y de destruir la población de Chagres, continuaron los piratas subiendo el río hasta donde les fué posible. Entonces emprendieron por tierra una marcha de nueve días, marcha que no hubieran podido resistir otros que aquellos vigorosos y endurecidos asesinos. Morgan, no sabemos si con inten-

Digitized by Google

Interior del fuerte de San Lorenzo.

ción o sin ella, había descuidado hacerse de provisiones para su gente, y los españoles no solamente hicieron el camino casi intransitable sino que quemaron cuanto pudiera servir de alimento. Por último, llegaron los pira-

Digitized by Google

tas a una eminencia desde la cual pudieron ver el atractivo puerto y la hermosa ciudad de Panamá, y a su pie un valle donde había rebaños que pastaban. Aquellos foragidos embistieron contra los animales, y haciendo en ellos horrible degollina los devoraron crudos. Después de tan salvaje fiesta se apresuraron a continuar su marcha, encontrándose pronto en el llano de Panamá con la ciudad en el fondo.

La antigua Panamá no era plaza fuerte y el gobernador había reunido a la guarnición y conducídola a la entrada del llano donde, en campo abierto, esperó al enemigo. Los piratas acometieron intrépidamente a los españoles, quienes se sostuvieron en la furiosa lucha hasta que su caballería quedó destrozada, y muerta la mitad de la infantería.

Destrucción de Panamá. Entonces empezó la retirada hacia la ciudad, pero ni aun los cañones de los fuertes pudieron impedir el decisivo avance de los invasores, quienes algunas horas después tomaron posesión de Panamá, incendiando inmediatamente las casas particulares y los edificios públicos, agregándose así al horror del robo, de la matanza y del tratamiento más abyecto y cruel que pueda imaginarse, el de las llamas y del humo. Muy pocos habitantes consiguieron escapar de la muerte o de la captura y durante un mes los invasores se entregaron, sobre los escombros de las ciudad, a actos tales de crueldad y de libertinaje que la imaginación se resiste a concebir.

Digitized by Google

Por último, comenzó la retirada. Ciento setenta y cinco mulas y seiscientos prisioneros ayudaron a llevar los despojos, del uno al otro lado del Istmo, hasta los navíos donde se esperaba hacer la división final; pero con toda la villanía y astucia de un verdadero pirata, Morgan y varios

La iglesia española más antigua del Istmo.

amigos suyos cargaron uno de los barcos con lo más precioso del botín mientras que sus compañeros dormían en Chagres, y escaparon en dirección a la isla inglesa de Jamaica.

Cosa extraña, todos los actos afrentosos y desenfrenados de este hombre brutal, sin conciencia ni sentimientos.

Digitized by Google

los olvidó el rey Carlos II de Inglaterra, quien le honró e hizo caballero, concediéndole que se llamara en adelante "Sir" Henry Morgan.

Nueva Panamá. La torre maciza de la iglesia catedral de San Agustín se resiste aún entre la fértil vegetación,

Muralla de gran espesor de la torre de San Agustín.

y marca el lugar donde se levantó un tiempo la ciudad dorada de Panamá. Los españoles edificaron pronto una nueva ciudad, la Panamá presente, ocho kilómetros al oeste del sitio de la antigua, y dícese que se gastaron más de once millones de duros o pesos en la construcción de gruesas murallas de mampostería para protegerla. Sin

Digitized by Google

Torre maciza de San Agustín.

Digitized by Google

embargo, el tráfico, la riqueza y la abundancia de los días pasados no volvieron. La provincia de Panamá, desde donde se gobernó tanto territorio de las dilatadas posesiones de España, vino a ser uno de los nueve departamentos de Colombia, cuya capital era Bogotá.

Murallas de la ciudad nueva de Panamá.

Pasó un siglo de letargo y decadencia; el poder de España declinó en Europa; los Estados Unidos pelearon obteniendo por fin su independencia de Inglaterra, y mientras Jorge Wáshington presidía la nueva nación por primera vez, nacía en Venezuela el famoso patriota Simón Bolívar. Colombia se declaró independiente de

Digitized by Google

España en 1811, y el Istmo de Panamá quedó agregado a aquella nación hasta el año 1903, en que se formó la República Independiente de Panamá bajo la especial protección de los Estados Unidos.

La nueva República está dividida en siete provincias; tiene forma constitucional federal de gobierno; sus propios sellos de correo, llamados "estampillas" como en el resto de Sudamérica, su moneda, bandera, edificios oficiales y cuanto caracteriza a una nación.

El Istmo formó parte de la corona de España durante más de trescientos años, y fué realmente una verdadera sepultura de españoles.

Digitized by Google

PARTE III

PANAMÁ MODERNA

Digitized by Google

Digitized by Google

CAPÍTULO V

LA TIERRA DE LA PALMA DEL COCO

La historia de Panamá nos ha traído desde sus episodios medioevales de audacia y de valor, del romance y de la aventura, de barcos cargados de oro, de temibles piratas y de la dominación de España en América, a la moderna Panamá. Ahora quedan por relatar otros hechos de romance y de empresa no menos conmovedores, pero que comprenderemos mejor si hacemos primero una visita al Istmo, a fin de informarnos por nosotros mismos acerca de esa interesante faja de tierra. El viaje no es difícil hoy. Vapores rápidos y cómodos salen de la mayor parte de los puertos europeos y americanos con dirección a Colón o a la ciudad de Panamá, y desde Nueva York y Nueva Orleáns, en los Estados Unidos, se llega al primer puerto panameño nombrado o al norteamericano Cristóbal en menos de una semana. La República de Panamá no es extensa: tiene de largo unas cuatrocientas veinticinco millas, 710 kilómetros, aproximadamente.

La figura del Istmo es la de una S, y su dirección de este a oeste (mapa III, página 14).

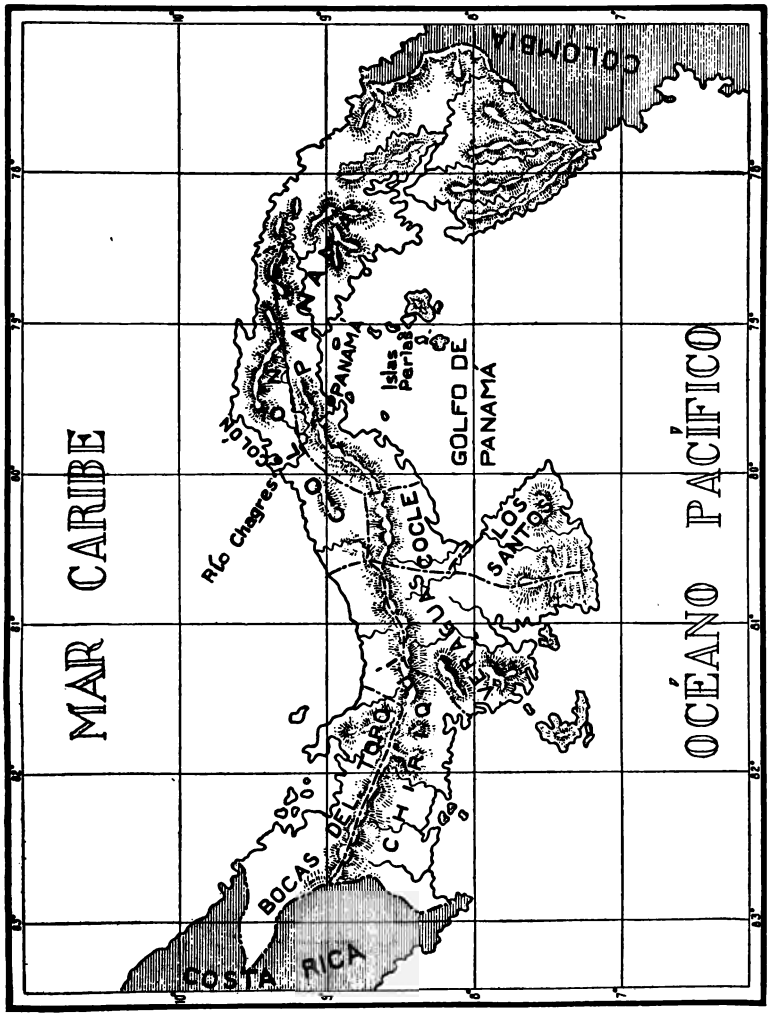
Digitized by Google

Geografía y clima. En Colón, a orilla del Atlántico, sale el sol sobre la tierra y se pone sobre el mar, lo que quizás parezca extraordinario, puesto que el puerto se halla al este del Istmo. Panamá está a nueve grados solamente del Ecuador y de aquí su clima tórrido tropical. El promedio de la temperatura durante el año es más de 80 grados Fahrenheit sobre cero, 26 grados centígrados; pero hay muchos días de 100 grados Fahrenheit, unos 38 centígrados, y noches que raramente bajan de 75 grados Fahrenheit, 24 centígrados.

Los europeos y norteamericanos están acostumbrados a tener cuatro estaciones durante el año; en Panamá hay sólo dos, por más que la misma temperatura tórrida continúe casi igual durante los doce meses.

Las dos estaciones no dependen de la mayor o menor elevación de la temperatura, sino de la lluvia. Durante ocho meses del año, desde mayo hasta diciembre, impele el viento grandes masas de nubes a través del Istmo, de océano a océano, y caen diariamente formidables y sucesivos aguaceros. Las tierras quedan inundadas durante largos períodos; se humedece el interior de las casas mejor construídas, los libros se llenan de moho inutilizándose en los estantes, la ropa pierde su rigidez, el hierro se enmohece asimismo y el aire se hace pesado y opresivo. En enero comienza la estación seca, que dura cuatro meses. Sin embargo, este nombre de "estación seca" es engañoso o ilusorio, porque aun durante ese tiempo se suceden

Digitized by Google



MAPA IV.—La República de Panamá.

Digitized by Google

frecuentemente los aguaceros. En verdad, Panamá es una de las localidades donde más llueve en el mundo; la humedad es permanente.

En el lado del Pacífico, caen durante el año seis pies de lluvia; en el Atlántico se duplica esta medida. Alguien

Acorazado norteamericano en el puerto de Colón.

ha dicho que si la lluvia que cae en Colón durante un año cayera de momento, un hombre de elevada estatura, en pie sobre los hombros de otro igualmente alto, con dificultad podría sacar la cabeza a la superficie.

Colón. Durante la estación seca, al acercarse el vapor que nos conduce, el Istmo no está exento de belleza.

Digitized by Google

Grandes grupos de blancas nubes se deslizan perezosamente por encima de las no elevadas verdes colinas que se levantan unas sobre otras desde la costa. Aquí y allí se distinguen escarpados promontorios y profundas bahías, y sobre las azules aguas del mar Caribe parecen flotar,

El faro " Manzanillo."

como embarcaciones, profusión de pequeñas islas. A distancia se halla la boca del río Chagres, y directamente al frente el puerto y pueblo de Colón, con su faro "Manzanillo" elevándose sobre el caserío.

Atracados a los muelles se ven veintenas de buques de todas las naciones, portadores de más de cien mil

Digitized by Google

viajeros y de un millón de toneladas de mercancías que cruzan el Istmo anualmente.

Colón es el nombre que dió a la ciudad y al puerto el gobierno de Colombia en honor del Descubridor. El

Vapores en los muelles de Colón.

distinguido navegante llegó a este lugar, al que llamó Bahía de los Navíos, en noviembre de 1502.

La entrada en Colón nos habría sorprendido ciertamente hace algunos años, porque el sitio donde está construída la ciudad no es nada atractivo: de nivel bajo, de reducido espacio y sucio. Está solamente a dos o tres pies sobre el nivel del mar y, al fondo, se extienden

Digitized by Google

por leguas inmensos y malsanos pantanos. Grave error parece, en verdad, tal elección para edificar una ciudad. El relleno de piedra y tierra que ha sido necesario hacer para convertirlo en lugar decente y sano donde se pudiera vivir, ha sido enorme. El espectáculo de las calles y de las casas producía, sin duda, una primera impresión nada agradable en cuantos iban entonces a visitar el Istmo.

El interior. Dejemos ahora Colón para salir hacia el interior del país, hasta llegar a la atractiva ciudad de Panamá, en la costa del Pacífico. Estas dos poblaciones y el espacio que las separa son, por lo general, la parte de Istmo que usualmente ve el pasajero. El resto del país es difícil de visitar; hay pocos caminos y muchos cientos de leguas cuadradas deshabitadas y sin explorar aún. La población total de la República de Panamá es de 350,000 habitantes próximamente. Fuera de Colón y de la ciudad de Panamá, los naturales viven diseminados en pequeñas aldeas, situadas casi todas sobre la costa. La Cordillera del Bando se extiende a lo largo del Istmo y, únicamente en determinados lugares, las colinas que la forman llegan a ser verdaderas montañas. En su mayor parte son bajas y quebradas.

Los llanos y tortuosos valles entre las colinas están bañados por abundantes ríos y arroyuelos. Entre los primeros se encuentran Río Tuya, Río Grande, Río Chepo y Río Chagres. El último, que desemboca en el Atlántico, es el segundo en longitud y anchura.

Digitized by Google

Durante la estación seca los ríos son poco más que arroyuelos que corren perezosamente hacia el mar por sus cauces cenagosos. El Chagres tiene entonces unos doscientos pies de ancho por tres o cuatro de profundidad. Pero durante la estación de lluvias se convierten los

Colón—Un espectáculo repulsivo.

arroyos en poderosos torrentes que inundan muchas leguas de tierra. Ha habido casos en que el Chagres ha subido treinta pies en una noche, arrastrando cuanto ha encontrado a su paso.

En el interior del país hay mucho curioso que ver, especialmente para quienes no hayan estado nunca en los

Digitized by Google

El río Chagres en las cercanías de Gatún, una aldea y el árbol banano.

Digitized by Google

trópicos. Con su clima tórrido, su rico suelo y la gran humedad, todo Panamá, hasta las cumbres de las montañas, está cubierto de una espesa manigua, entre la que florece con exorbitante frondosidad toda especie de vegetación.

Vense por todas partes flores de los colores más brillantes; los helechos, las parras y los arbustos de toda clase nacen y crecen espontáneamente, formando espesas malezas. Hay además abundante variedad de árboles raros, desconocidos en los climas más al norte: aquí se ve un grupo de bambú y allí un árbol llamado "cocobolo," cuya madera, muy resistente y bonita, se exporta en grandes cantidades. Si preguntáramos a persona bien informada, nos contestaría quizás que los mangos de la mayoría de los instrumentos cortantes están hechos del cocobolo. Hermosos árboles de cedro y de caoba proporcionan también valiosa madera para construcción, y una cierta especie de palma, llamada "nuez de marfil," se exporta para la fabricación de botones.

El árbol más común en el Istmo es la palmera. Por los caminos, en los parques, jardines, plazas y calles, se contempla la palma real, elevando graciosamente sus ramas, que nacen de un airoso, alto y esbelto tronco. La palma real no produce fruto y es útil únicamente como adorno y para dar sombra. La palma que da fruto y protege del sol al mismo tiempo es el cocotero, de la que nace el coco, utilísimo no sólo como alimento para

Digitized by Google

Indígenas subiendo por los cocoteros.

Digitized by Google

los indígenas, sino porque se exporta por millones a todos los países del mundo.

La palma coco o cocotero crece por doquiera espontáneamente, como la palma real, de la que se diferencia en que esta última se levanta derecha y esbelta, mientras que la primera no es tan alta y se desarrolla torcida. Así Naturaleza quiso ayudar al indígena para que subiera por su tronco y recogiese el codiciado fruto, que se cría protegido por ramas y hojas, siempre cercano al tronco, en manojos o racimos de media docena o más. Parecen los cocos inmensos huevos de cáscara obscura, cada uno de los cuales está envuelto por una espesa cubierta verde, a manera de castañas encerradas en sus erizos. Cuando madura el coco, su cáscara, así como sus cubiertas, son blandas y el interior contiene una dulce y rica leche.

Negros con cocos.

En la ilustración se observan tres cocos sobre el hombro de un negro, mientras que otro está cortando la capa exterior y el casco blando con objeto de extraer la deliciosa leche. Cuando el coco madura

Digitized by Google

Macizos racimos de plátanos.

Digitized by Google

totalmente cae por sí solo del árbol. La cáscara está entonces seca y se puede fácilmente desmembrar o arrancar, quedando la fruta como la vemos en los mercados.

Plátanos o bananas. Hay también una planta, entre

Un campo de piñas en la isla de Taboga, cerca de la ciudad de Panamá.

árbol y arbusto, que ciertamente nos agradaría examinar. Crece hasta quince o veinte pies y tiene un tronco mórbido, marcado con rayas purpúreas, de donde se desprenden inmensas hojas que alcanzan, a menudo, seis pies de largo. Nada hay en los climas no tropicales que se le parezca. Aproximándonos veremos un macizo racimo

Digitized by Google

Negros cargando un vapor con plátanos.

Digitized by Google

de fruta unido a un grueso tallo, que cuelga próximo al tronco, y descubriremos que son plátanos.

Es curioso observar que los racimos de plátanos parecen colgar del revés, y que el tallo sigue elevándose sobre la fruta como una larga culebra, terminando en una especie de florón parecido a un gran lirio de agua. Éste es el modo natural de crecer que tiene la banana, y no es sobre el árbol, sino en las fruterías, donde cuelgan los racimos con el fruto pendiente hacia abajo, del revés a como nacen.

Una vez que la fruta está madura, los indígenas cortan el tallo y de este modo queda lista para el mercado. En Panamá se vende el racimo a los traficantes por unos treinta centavos, y se exportan próximamente cuatrocientos mil racimos cada año, quedando aún cientos de ellos en el Istmo para el consumo local.

Papayas.

Danse asimismo en Panamá sabrosas naranjas, el llamado pan fruta, papayas, parecidas al melón, pero que crecen en árboles, piñas, limas, mangos y docenas de otras frutas poco o nada conocidas de los que no viven en climas tropicales.

Digitized by Google

La naturaleza ha sido en el Istmo muy pródiga con los productos mencionados; tanto, que los indígenas pueden vivir exclusivamente de ellos sin esfuerzos de ninguna clase. Los cocos y los plátanos son las frutas que más abundan y las más características del Istmo.

Un poeta panameño ha publicado un poema muy interesante, describiendo la tierra que le vió nacer y en la que vive. No sería difícil ni contraproducente obtener algún ejemplar y leerlo para, con su ayuda, recordar las particularidades distintivas y más importantes que se notan durante una visita a Panamá.

Digitized by Google

CAPÍTULO VI

INDÍGENAS Y FAUNA

A nadie extrañará encontrar gran abundancia de vida animal en una región donde crece la vegetación con a frondosidad descrita. Allí se hallan los grandes buitres, negros como el hollín, que vuelan remontándose a lo que parece hasta cerca del cielo. Entre los árboles se ve por todas partes un sinnúmero de pájaros de todos tamaños y de vivos colores.

Los colibrís o picaflores de Panamá.

Las cotorras son muy curiosas por su lindo plumaje, como asimismo sus allegados los cacatúas, de brillantes crestas. Por los arroyos y las lagunas se encuentran el pelícano y grandes garzas azules. Sin embargo, nos extrañará hallar los bosques en

Digitized by Google

profundo silencio, echándose de menos el canto de los pájaros que alegra las selvas y los campos de los países más al norte. Parece ser regla general entre volátiles y flores, que mientras más brillante es el plumaje y colorido, menos agradable es también su canto o su perfume.

Las culebras.

En la manigua suélese encontrar aquí y allí algún venado; hay también serpientes en abundancia, muchas venenosas, y es prudente ir precavido para evitar sus peligrosas mordeduras. Animales de gran tamaño, como leones, elefantes u otras piezas de caza mayor, de las que abundan en Asia y África, no existen en aquellos bosques.

El jaguar. El cuadrúpedo mayor y más peligroso es el jaguar, que pertenece a la familia felina y se desarrolla a veces hasta medir diez pies desde el hocico a la punta de la cola. Parece ser de la raza del leopardo y de la pantera de Asia. Si imaginamos un gato del tamaño de un perro danés, con pelo corto entre amarillo y castaño y con larga cola, marcado su cuerpo con manchas obscuras y redondas,

Digitized by Google

tendremos una idea bastante exacta del jaguar. Con dificultad se dejan ver, pues son demasiado ladinos para exponerse al peligro. Sólo un experto cazador hallará oportunidad para ponerse a tiro de fusil de uno de ellos. A veces sale del bosque el jaguar para atacar algún rebaño, pero más a menudo se alimenta de monos y de tapires.

El Saíno. En la manigua del Istmo puede verse un pequeño e interesante animal llamado saíno, especie de jabalí. El naturalista Godman dice de él: "Los saínos van en piaras de cincuenta y hasta de ciento, y se auxilian mutuamente contra el ataque del jaguar; pero este sagaz animal es demasiado astuto para que le amedrente o burle el número. El jaguar aguarda paciente y sigilosamente en la rama de un árbol, hasta que los saínos pasan por debajo; salta sobre uno de ellos, lo mata y vuelve a subir al árbol, esperando allí hasta que desaparece la piara. Entonces baja y se alimenta tranquilamente de su víctima."

Los saínos especie de jabalíes.

El saíno es negro, excepto el hocico, las quijadas y el pecho, que son blancos. Tiene unas cuarenta pulgadas de largo y cortas pero ágiles patas. Sus prolongados

Digitized by Google

colmillos y su tosca piel, cubierta de rígida y fuerte cerda, dan apariencia fiera a este cuadrúpedo. Un encuentro con este pequeño jabalí no es siempre agradable. Mr. Temple, antiguo magistrado de Beliza, en Centroamérica, dice:

"Si alguien descubre una piara de saínos entre los matorrales y no los molesta, es probable que tampoco ellos den importancia al encuentro; pero si va con la hostil intención de llevarse a uno de ellos de la agreste espesura en que vive a su propia cocina, que se coloque en lugar seguro antes de poner en ejecución su plan. Hace poco tiempo, un cazador mató a un saíno sin haber tomado las necesarias precauciones, y se vió peligrosamente acosado por el resto del rebaño. Afortunadamente, pudo alcanzar un árbol y subirse a él a tiempo; de otro modo le habrían destrozado. En aquel verde asilo le tuvieron prisionero muchas horas, porque los sobrevivientes cuadrúpedos estaban resueltos a vengar la muerte de su compañero, y aunque el rebaño se apartaba para buscar alimento, siempre quedaban algunos de guardia al pie de la cárcel."

Monos. Quizás tengamos la suerte de ver algunos monos panameños. En los continentes de Norte y Sudamérica no son los monos tan comunes como en el Hemisferio del este. Se encuentran solamente en abundancia entre Panamá y el Brasil. Hasta hace algunos años había gran cantidad de monos blancos y negros en las selvas de Panamá, pero ahora no quedan muchos.

Digitized by Google

Por el año 1681 el capitán Dampier, un pirata inglés por el estilo de Henry Morgan, cruzó Panamá. Había viajado mucho y visto monos en otras partes del mundo, y es interesante leer en su diario la descripción del mono panameño. Dice así:

El mono de Panamá.

"Los monos que se encuentran aquí (Panamá) son los más feos que jamás he visto; mucho mayores que las liebres, tienen el pellejo duro y están cubiertos de largo y crispado pelo negro. Andan en piaras de veinte o treinta, y corretean por las selvas saltando de árbol en árbol. Si encuentran a una persona sola, la amenazan como si fueran a devorarla. Yendo yo sin compañía temí dispararles, con especialidad la primera vez que los encontré.

"Me seguían danzando de árbol en árbol sobre mi cabeza un gran número de ellos, haciendo infernal ruido y mostrándome los dientes, amenazas que acompañaban con gestos grotescos. Algunos rompían varas secas que me arrojaban con furia y por último, uno mayor que los demás saltó sobre una pequeña rama que casi tocaba mi

Digitized by Google

cabeza, y volvió a saltar de pronto tan directamente hacia mí que involuntariamente me hizo dar algunos pasos hacia atrás. El mono quedó suspenso de otra rama más fuerte y colgando de la punta de su cola, meciéndose de un lado a otro, haciéndome siempre sus desagradables muecas. Yo seguí mi camino, acompañado sin cesar de estos acróbatas, hasta que llegué a nuestras barracas.

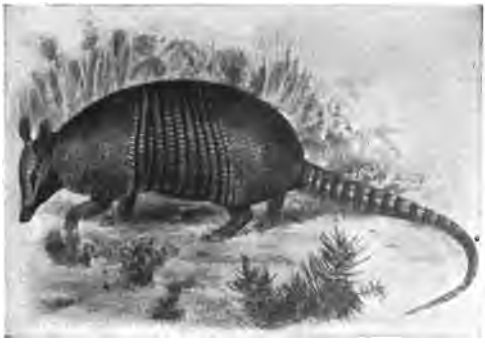
"Los rabos de estos monos, de los que hacen uso con gran frecuencia, son para ellos tan útiles como sus manos. Las hembras llevan, generalmente, a dos de sus pequeños; uno bajo un brazo y el otro montado sobre el lomo y abrazado a su cuello; así saltan con dificultad siguiendo a los machos. El mono de Panamá es el más arisco e indomesticable de que tengo noticia. Por mucho arte que hayamos empleado en amansarlo, jamás hemos podido conseguirlo. Difícilmente se les puede coger vivos, porque si estando heridos llegan a agarrarse de una rama con la punta del rabo, no se sueltan mientras les quede un soplo de vida."

El armadillo. Este mismo capitán Dampier se interesó mucho en otro curioso animal de Panamá. Los exploradores españoles le llamaron "el armadillo," por estar protegido con una concha doble y fuertemente articulada a guisa de armadura. Es un curioso animalito parecido a una zarigüeya. Dampier lo describe como del tamaño de un lechoncito de cuerpo largo.

"Este animal—dice— está encerrado en una tupida

Digitized by Google

concha, que le protege el cuerpo y que desciende por ambos lados hasta unirse por debajo del abdomen, dejándole aberturas para las cuatro patas. La cabeza es pequeña, el hocico como el de un puerco y el cuello largo; cuando anda descubre la cabeza, pero al menor peligro la introduce bajo la concha y, encogiendo los pies, permanece inerte como una tortuga, sin hacer movimiento alguno por mucho que lo sacudan.



El armadillo.

"La concha tiene un empalme en medio de la parte que cubre la superficie del cuerpo, lo que le permite hacer girar el cuarto delantero a su albedrío. Sus pies son a manera de los de una tortuga, y tiene fuertes garras, con las que excava y mina la tierra como un gazapo."

Según una leyenda mexicana, el armadillo fué creado en respuesta directa a las plegarias de la gente devota que residía en una región de México peligrosamente infestada por culebras venenosas. Los habitantes imploraron al Todopoderoso con tal fervor que, de pronto, las serpientes parecieron desvanecerse de aquella vecindad.

Digitized by Google

Los indígenas, al ir por el terreno infestado para averiguar la causa de aquella desaparición, encontraron a este animal protegido con su fuerte coraza, por lo que su cuerpo quedaba inmune a las picaduras de las culebras. Desde entonces, el armadillo hizo guerra sin cuartel a todo reptil venenoso. Fiel a sus deberes y celoso de su reputación, sigue siempre ocupado en su misión de acabar con las culebras, como lo estaba cuando por primera vez fué descubierto en México por los indios, hace algunos siglos.

Los cazadores indígenas siguen sus huellas con perros hasta las madrigueras, y usando el machete como ganzúa y las manos como pala, comienzan a escarbar precipitadamente para apoderarse del animal, el cual tampoco pierde tiempo y pretende escapar introduciéndose más y más en la tierra. De este modo empieza una lucha entre el armadillo y el hombre.

Lo primero que se presenta al cazador es el rabo, y tira de él atrayendo a su víctima, la que sucumbe después de una débil resistencia. La carne del armadillo es tierna, blanca y está estimada como bocado exquisito.

El tapir. El tapir es también apreciado como alimento por algunos de los indígenas de Centroamérica. Este animal es común en la manigua de Panamá, aunque los naturales allí rara vez lo cazan y, como el armadillo, no se encuentra más al norte de la ciudad de México. Puede decirse que el tapir es natural de Panamá y de sus países

Digitized by Google

limítrofes, puesto que tampoco se le ve en casi ninguna otra región de Sudamérica.

Es rechoncho, de pesados movimientos y mide unos dos pies de alto por cuatro de largo. Su color es castaño tendiendo a negro; claro en la cabeza y más aún sobre las quijadas, los bordes de los labios y las puntas de las orejas. Durante la estación de las lluvias, que es cuando bajan de las colinas para pastar en los valles a orillas de los ríos, los cazan persiguiéndolos con perros y tirándoles, ya sea con armas de fuego ya con arpones o venablos.

El tapir. en forma de cocodrilo

Aunque estos varios animales de que hemos hablado pueden verse en los bosques de Panamá por quienes tengan el tiempo necesario para dedicarse a su busca, es lo más probable que no los vea el viajero que cruza directamente de Colón a la ciudad de Panamá.

El Caimán. Lo fácil para todos es ver los caimanes, que se encuentran con profusión en casi todos los arroyos y ríos. Si tenemos tiempo y nos interesa, podremos agregarnos a una partida de caza de caimanes.

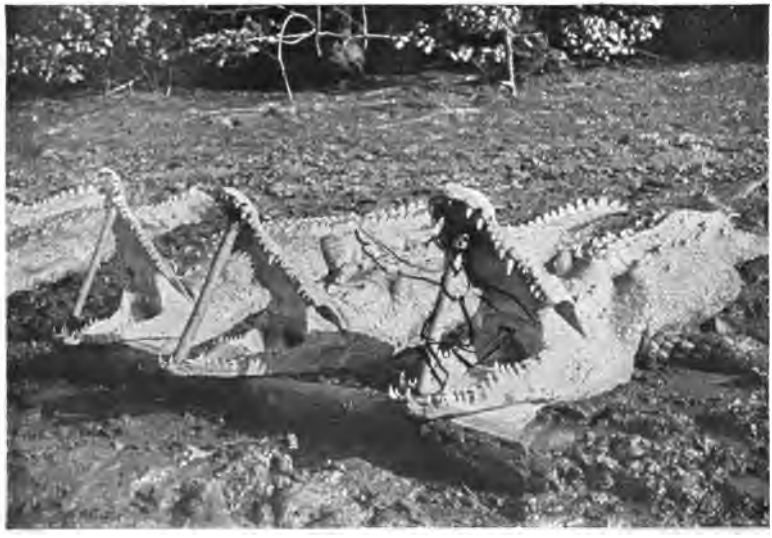
Digitized by Google

La caza del caimán. "La Aurora"

Digitized by Google

Estos asquerosos anfibios habitan los lugares pantanosos y puede vérseles en las orillas, asoleándose inmóviles, como si fueran podridos troncos enterrados en el lodo. Si por imprudencia saltara alguna persona sobre uno de ellos, su visita a Panamá acabaría en ese momento y en aquel lugar. Los prudentes se guardan bien de estos animales voraces,

El saurio o lagarto de agua de Panamá.



El largo del primer caimán que se ve en la ilustración es de 18 pies y 6 pulgadas. Los palos en las bocas tienen dos pies y medio de largo.

Digitized by Google

a menos de ir armados y de estar muy acostumbrados a sus mañas.

Sin embargo de lo peligroso que es esta bestia repugnante, ya nos contentaríamos con que fuera tan fácil escapar de otros enemigos como es librarse del caimán. Nos referimos con particularidad a las plagas de insectos del Istmo.

El mosquito.

Sanguinolento, astuto, impertinente,
Vuela ocultando su punzante aljaba
En donde guarda el virus pestilente;
Y con zumbido ronco y estridente
La sangre o la paciencia nos acaba.

Parece que el riesgo del mosquito debe causar risa; pero cuando nos fijamos en lo cuidadosamente que están protegidas las casas contra esta plaga con finísimas telas metálicas, y nos informan de que una especie de mosquito lleva en su aguijón el germen de la cruel fiebre amarilla, comprenderemos que este diminuto insecto es el enemigo más terrible y peligroso que hay en Panamá.

La pulga y el jijene son asaz desagradables, y los insectos todos demasiado numerosos; pero la picadura del mosquito de Panamá puede producir la muerte.

Visto queda que los animales del Istmo son muchos, y diferentes de los que se encuentran en otros países; como son también diferentes los árboles y las frutas. A continuación nos informaremos de que los moradores forman asimismo clase aparte.

Digitized by Google

Puerto de Colón, donde pueden verse algunos de los indios de San Blas.

Digitized by Google

Población de Panamá. Hemos hablado de la población de Panamá, como compuesta de unas 350,000 almas, y de este número una pequeña porción pertenece a la raza caucásica, formada en su mayoría de la española, junto con algunos europeos y norteamericanos. Ésta es la clase que vive y consume en las poblaciones, donde también se ven bastantes chinos. El primer lugar en importancia numérica lo ocupan los "naturales," así llamados; clase formada por indios de San Blas, descendientes de los del tiempo de Balboa. Les siguen en número los negros, muchos de cuyos antecesores fueron a Panamá como esclavos durante la dominación española. Compone el resto un gran número de gente trigueña, mezcla por lo general de sangre caucásica y de india o negra.

En el puerto de Colón, o durante nuestro viaje a través del Istmo, veremos quizás algunos indios de San Blas, raza que habitaba este territorio y cuyo número estimaron algunos historiadores en dos millones cuando la conquista de los españoles.

Los indios de San Blas habitan los bosques de la parte este de Panamá, a muchas millas de Colón; pero se les ve ocasionalmente cerca de las poblaciones, a donde llevan nueces y otros frutos que cambian por artículos necesarios para su uso y consumo. Algunos actos que de ellos se refieren nos los presentan como traicioneros y aborrecedores de los blancos.

Digitized by Google

Indígenas en un bote hecho de un sólo tronco

Digitized by Google

Ejemplo de lo anterior es la suerte que cupo en 1854 a una expedición mandada por el teniente Strain, de la armada norteamericana. En enero de aquel año se enviaron tres buques de guerra a la bahía de Caledonia, en el golfo de Darién, con el propósito de explorar y medir

Algunos indígenas con sus familias y sus chozas.

el país. Allí desembarcó una fuerza de veintisiete hombres al mando del teniente Strain.

La marcha se emprendió el 20 de enero, con la intención de cruzar el Istmo hasta el golfo de San Miguel, en la costa del Pacífico. Al principio se mostraron amistosos los indios, o lo parecían al menos, y sirvieron de guías;

Digitized by Google

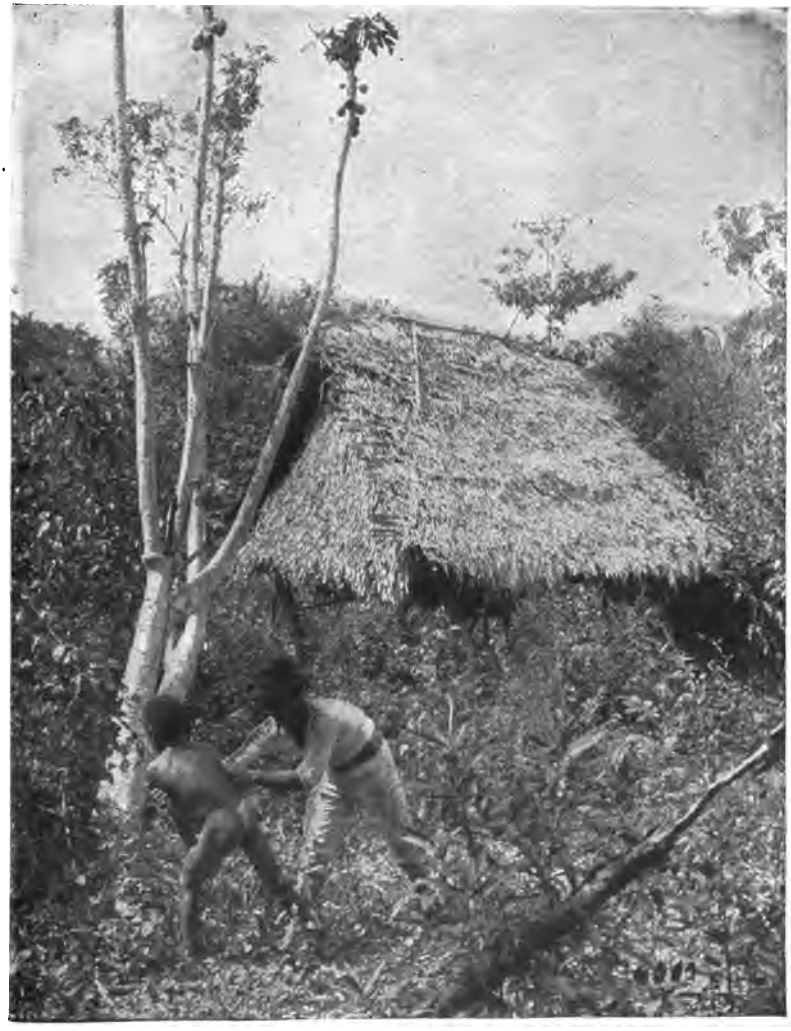
pero desertaron después de algunas jornadas, abandonando a la fuerza en lo más espeso de aquella selva tropical.

Los expedicionarios quedaron desesperadamente aturdidos, sin rumbo que tomar; faltaron las provisiones y una tercera parte de ellos murieron víctima del clima y del

Mujeres de Panamá lavando a orillas del río Chagres. Una de ellas con la gruesa y pesada paleta con que acostumbran a golpear la ropa húmeda.

hambre. A los noventa y cinco días de terribles incertidumbres y de horrorosos sufrimientos, el teniente Strain fué socorrido por un natural de raza española y llevado a Panamá. Los otros sobrevivientes de la desgraciada expedición volvieron, por último, a la bahía de Caledonia

Digitized by Google



Cogiendo a un negro en los bosques para fotografiarlo.

Digitized by Google

en completa postración. El teniente Strain murió y sus restos fueron enterrados en Colón, para ser exhumados más tarde y llevados a los Estados Unidos.

Los Negros. Algunos viven en lejanos bosques, haciendo vida tan salvaje como la de los indios; pero

Cabañas de los indígenas con sus palmas de coco.

no son peligrosos; al contrario, tan tímidos que hasta para fotografiarlos es preciso cogerles y mantenerles a la fuerza delante del objetivo.

Los naturales de las poblaciones o de los pequeños caseríos de sus cercanías visten con más esmero, están mejor cobijados y son, en general, interesantes e inteligentes.

Digitized by Google

La vida es, sin embargo, tan fácil para ellos en el Istmo, que siempre resultan ser malos trabajadores e inclinados a incorregible pereza. ¡Qué curiosas y caprichosas cabañas edifican, rodeadas de alamedas de palmas! Aunque, en

Muchachos indígenas moliendo el arroz antes de cocerlo.

verdad, muy pintorescas, no son precisamente los lugares donde gozaríamos nosotros de la vida.

El alimento principal de los indígenas consiste en fruta y pescado. Tanto abunda el pez de agua dulce como el de agua salada. La yuca y el plátano están siempre, con prodigalidad, al alcance de quienes los deseen. El arroz es asimismo alimento popular; lo com-

Digitized by Google

pran en pequeñas cantidades y lo cuecen después de haberlo molido en un gran mortero de madera.

Comen muy poca o ninguna carne, y bien se comprenderá que su alimentación es insuficientemente nutritiva para darles la energía necesaria. No es, pues, maravilla que carezcan de afición al trabajo.

Digitized by Google

CAPÍTULO VII

LA CIUDAD DE PANAMÁ

Hemos atravesado el Istmo por los montes, la manigua y las aldeas indígenas, hasta llegar al Pacífico y a la ciudad de Panamá.

Antes de entrar en esta población, formémonos una idea general de la localidad y de sus alrededores desde la falda de la colina Ancón, que se levanta a su fondo. ¡Qué soberbio panorama se presenta ante nosotros! A nuestros pies tenemos la ciudad, esparcida sobre una extensión de tierra pedregosa, y más allá se descubre el dilatado y hermoso Golfo de Panamá, limitado por colinas de permanente verdor. En lontananza, vense las islas Perlas, mientras que más cerca se levantan abruptamente, de las azules aguas de la bahía, Taboga y sus islas vecinas. Cobija este cuadro un firmamento claro donde resplandece un sol ardoroso y brillante. Difícilmente se encontrará una ciudad situada en lugar más atractivo.

Aspecto de Panamá. Desde cierta distancia Panamá ofrece ya inusitado aspecto, mas al aproximarnos, la extrañeza se convierte en admiración. Una vez en su

Digitized by Google

Vista de la moderna Panamá y del Pacífico desde la colina Ancón.

Digitized by Google

interior ¡qué estrechas son las calles! ¡Cómo se destaca sobre la acera el viejo balcón español, protegiendo al transeúnte de los rayos de aquel sol abrasador! Las partes bajas de las casas están sólidamente edificadas, con pocas ventanas y éstas fuertemente enrejadas semejantes a las de una cárcel.

Una calle de Panamá.

Las puertas de las casas están siempre abiertas, y el interior de las moradas pobres queda expuesto en su totalidad a las miradas del transeúnte. Nótase, sin embargo, que las habitaciones de las clases elevadas están situadas en los segundos pisos de sus respectivas casas y protegidas así del ruido y del polvo.

Lleguemos a la Plaza de la Independencia, en el centro de la ciudad, donde se levanta la vieja catedral con sus dos torres gemelas, de arquitectura española,

Digitized by Google

y en lo alto de éstas sus ruidosas campanas. A su frente está el parque de la plaza. El hotel principal, el palacio episcopal, el ayuntamiento y los clubs más importantes ocupan los cuatro lados. Allí se reunen ricos y pobres los domingos para oir los conciertos de las bandas, y los demás días para pasear a la sombra de las palmeras. Durante más de doscientos años ha sido dicha plaza teatro de algunos de los acontecimientos más importantes en la historia de Panamá. Si la ciudad es la capital de la República, aquel pequeño cuadrado es su corazón.

Las antiguas campanas de la Catedral.

Hay además otras iglesias y otros parques, aunque

Digitized by Google

todo ello carece del interés de lo descrito. No podemos decir que toda la ciudad sea tan atractiva como los alrededores de la Plaza de la Independencia; pero durante nuestra visita prescindiremos de los barrios descuidados, fétidos y malsanos, muy comunes en los centros tropicales, a fin de hacer este ligero examen lo más grato posible.

Catedral de Panamá y ángulo de la Plaza Independencia.

"Vedla surgir del suelo, cual paloma
Que marmórea frente a Dios eleva,
Llena de luz, de cantos y de aroma;
Sus torres y sus cúpulas son alas,
Con que del hombre las plegarias lleva
Del claro Empíreo a las eternas salas."

Digitized by Google

Desde la Plaza de la Independencia al puerto hay sólo un corto paseo, que podemos hacer de gran novedad y de interés si empezamos por fijarnos en la vieja y altísima muralla de mar, la misma que edificaron los españoles en tiempo de los piratas para proteger la ciudad.

Mercado de fruta en la playa.

Dícese que se gastaba tanto dinero en la construcción de estas murallas que el Rey, impaciente ya por el costo y el tiempo que se tardaba, preguntó si las edificaban de plata maciza. Hoy sólo quedan fragmentos de aquella obra.

Mercado de la playa. En Colón la marea sube y baja menos de dos pies. Esto significa que la superficie del

Digitized by Google

Océano permanece siempre casi al mismo nivel. En Panamá, al contrario, el flujo y reflujo varían en veinte pies próximamente. Durante una parte del día veremos la muralla de mar en plena marea, con numerosos botes de pesca y otros llenos de fruta, anclados cerca. Sería

La muralla en alta mar.

difícil reconocer el mismo lugar en menguante. Los barcos están descargando o descargados ya sobre la seca playa. De una y otra parte de la costa traen allí en esos botes toda clase de fruta, y cuando se retira la marea se inaugura el mercado de la playa, que proporciona un curioso espectáculo.

Digitized by Google

El Sombrero de Panamá. En nuestros respectivos países oimos a menudo el nombre de Panamá en conexión con el suave y bonitamente tejido sombrero, que es hoy día tan de moda durante el verano. Alguno de nosotros mirará quizás curiosamente al interior de las chozas indígenas o al de las

El mismo lugar en baja mar.

casas de la ciudad, con la esperanza de ver a sus moradores trabajando en la fabricación de dichos sombreros. El artículo puede, en verdad, verse en casi todas las pequeñas y curiosas tiendas, pero — ¿dónde los hacen?—nos preguntamos.—No es en Panamá, sino lejos, en la costa oeste de Sudamérica: en Ecuador y en Piura, depar-

Digitized by Google

tamento del Perú cuyo puerto es Paita. Los comerciantes de Panamá los compran de aquellas dos repúblicas y, a su vez, los distribuyen por el. mundo. Propiamente, deberían llamarse "Sombreros del Ecuador." El nombre "Sombrero de Panamá" se refiere, por lo tanto, no al lugar donde se hacen, sino a la clase especial del material y al tejido de los sombreros.

No podremos permanecer mucho tiempo en la ciudad de Panamá sin convencernos de que las costumbres de la gente son, por muchos conceptos, tan extrañas a las nuestras (lo que constituye su originalidad) como la ciudad en sí lo es por su apariencia. Oiremos mucho ruido de campanas de iglesia, lo cual no significa, por lo general, que la gente esté de visita en los templos; por el contrario, tal vez nos encontremos con que va a una riña de gallos o a una corrida de toros.

Billete de la lotería de Panamá.

Digitized by Google

La lotería de Panamá produce al Gobierno grandes ingresos. Estas loterías están prohibidas en algunos países, como sucede en los Estados Unidos, donde se ha decidido, quizás con mucha razón, que hacen más daño que provecho.

El despacho general de la lotería de Panamá está en

Casa de la Lotería en Panamá.

la Plaza de la Independencia o de la Catedral, y los sorteos son semanales. Se venden unos diez mil billetes, a razón de un peso y veinticinco centavos; de modo que la lotería recibe doce mil quinientos pesos por semana.

Hay varios premios, algunos de los cuales ascienden a

Digitized by Google

unos mil doscientos cincuenta "Balboas," que es el nombre del peso o duro de Panamá. Sin embargo, sumados todos, no igualan con mucho al importe total recaudado por la venta de los billetes; así es que, aun después de pagados los premios, resulta un gran beneficio.

Calle Bolívar, una de las principales de la cuidad.

Los sorteos se verifican los domingos, observándose gran agitación entre la muchedumbre que se agrupa en la calle y en la plaza, delante de la Casa Lotería. Hay varios modos, todos legales y correctos, de sacar los números premiados. El ordinario es tener en una caja o cesta algunas pequeñas bolas negras, cada una de las cuales lleva un número en su interior. Se agita la caja o cesta, de donde se extrae un número fijo de bolas. Abiertas éstas, y puestos en el orden sacado sus diferentes números, tendremos los de los billetes que han de ser respectivamente premiados. El primer número sacado es el premio mayor, y el

Digitized by Google

afortunado que lo tiene, si está presente, se adelanta y lo cobra allí mismo. Los otros premios se pagan en forma idéntica, a menos de que sus poseedores prefieran descontarlos en algún banco.

El difunto Presidente Obaldía y su esposa, delante del Palacio Presidencial.

Al pasear por las calles de Panamá, quizás tengamos oportunidad de encontrarnos con el Presidente de la República.

Digitized by Google

PARTE IV

LA LLAVE DEL PACÍFICO

Digitized by Google

Digitized by Google

CAPÍTULO VIII

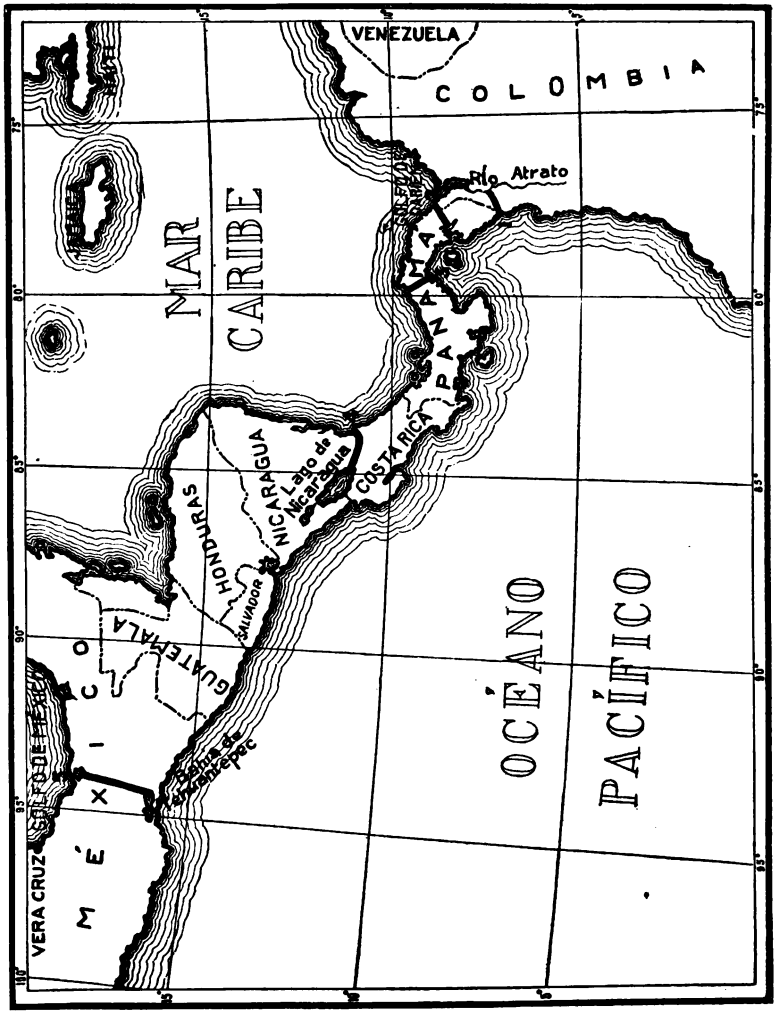
VÍAS A TRAVÉS DE CENTROAMÉRICA

Si visitamos Panamá únicamente con objeto de ver un país tropical, y de contemplar las ruinas de los días del régimen español, ciertamente nos veremos complacidos. Pero, como bien se sabe, hay algo más que ver en el Istmo. Se ha dicho que las miradas del mundo entero están puestas ahora, con gran interés, en esta pequeña República; por lo tanto, aprovechemos parte del tiempo que nos queda para dedicar a su territorio, e indaguemos por qué existe esa curiosidad universal.

Comencemos por describir la historia de la notable línea de ferrocarril que necesitaremos recorrer a menudo, conocimiento que acrecentará nuestro interés.

Un ferrocarril extraordinario. Por el año 1889, un viaje por ferrocarril de ochenta kilómetros en Panamá costaba 25 pesos en oro; o sea, duro y medio por cada legua de cinco kilómetros. Si pagáramos en igual proporción en España, costaría pesetas 859,50 céntimos, ir de Sevilla a Madrid, por los 573 kilómetros que separan ambas poblaciones, en vez del precio regular de pesetas 71,65, igual a 14,33 pesos o duros. Francos, 2.206,50,

Digitized by Google



MAPA V.—Rutas a través de Centroamérica.

Digitized by Google

habríamos de pagar de Madrid a París, por recorrer la distancia de 1.450 kilómetros, y más de doscientos dólares para llegar a Búffalo desde Nueva York, o a Minneápolis desde Chicago en los Estados Unidos. Pocas personas estarían en favorables condiciones financieras para hacer los susodichos viajes.

Hormigas voraces. Habremos de notar que todos los postes telegráficos a lo largo de la línea, son exclusivamente de hierro, y si nos apeamos al detenerse el tren y examinamos con cuidado, veremos que los durmientes o traviesas son de palo santo o guayaco, una de las maderas más fuertes conocidas, en la que es casi imposible introducir clase alguna de clavos. Los agujeros han de ser taladrados, lo cual es larga y costosa tarea. Es casi fantástico pensar que todo este trabajo se hizo necesario a causa de unos insectos muy parecidos, si no lo son en realidad, a inofensivas hormigas. Hemos oído de castores, taladores de árboles jóvenes con sus afilados dientes, a fin de comer los tiernos vástagos y las hojas y de utilizar las ramas para edificar sus casas de barro; pero que las hormigas se coman duros y secos postes de telégrafo y durmientes de caminos de hierro parece una vulgar exageración. Sin embargo, es un hecho real. En los bosques de Panamá hay inmensas colonias de hormigas, destructoras de madera. El hierro y el palo santo han demostrado, no obstante, ser superiores a sus mandíbulas.

La historia de la construcción del ferrocarril de

Digitized by Google

Panamá nos lleva otra vez a los tiempos de la dominación española. Cuando se descubrió toda esa franja de tierra, entre Norte y Sudamérica, llamada Centroamérica (mapa V) y fué conquistada por España, los exploradores comen-

Pedro Miguel, en el ferrocarril de Panamá.

zaron a buscar la comunicación entre el Atlántico y el Pacífico.

Camino de Balboa. Recordaremos que Balboa, en 1517, construyó un camino por la manigua, a través del Istmo, y que llevó por él sus barcos (número 2, mapa V). Éste fué el primer camino abierto por blancos entre los dos océanos, y por casualidad el más corto: unas

Digitized by Google

diez leguas o sean cincuenta kilómetros. Ninguna ciudad había sido fundada en ambos extremos de este camino, por lo cual desapareció bien pronto la ruta.

Camino de Panamá. Cuando el gobernador Pedrarias edificó la ciudad de Panamá y las aldeas de Nombre de Dios y Puerto Bello, comenzó una carretera entre ellas (número 3, mapa V). Esta carretera tenía unas diez y seis leguas de largo y era bastante ancha para que pudieran marchar juntos dos vehículos. Nada se economizó a fin de conseguir un buen medio de viajar y de transporte para el comercio.

Camino de Tehuantepec. En 1525, Cortés, el conquistador de Nueva España, averiguó que el Golfo de México distaba cuarenta leguas de la bahía de Tehuantepec, y que el tránsito por las montañas se elevaba a unos novecientos pies sobre el nivel del mar. Abrió, pues, un paso por esta ruta (número 5, mapa V) que se conoció con el nombre de Camino de Tehuantepec, haciéndose por él un extenso comercio.

Durante la dominación de España y muchos años después, las comunicaciones por Tehuantepec y por Panamá fueron las solas rutas importantes a través de Centroamérica. Todavía viven personas que cruzaron por estos caminos antes de haber ningún otro. Mas llegó una época que impuso la necesidad de otra vía más rápida.

La guerra entre México y los Estados Unidos, en 1846 y 1847, dió a la última nación Nuevo México,

Digitized by Google

Arizona, California y otros territorios. Por entonces existían en todos los Estados Unidos unas nueve mil millas (15.000 kilómetros) de ferrocarril solamente, y no podía irse por tren desde Nueva York ni aun a Chicago. Entre esta última ciudad y California se extendían algunos miles de kilómetros de inexploradas llanuras y de montañas roqueñas. Las veredas para las caballerías y los vehículos de carga eran peligrosas; el viaje se prolongaba por varios meses y se encontraba por doquiera a los indios hostiles. Imponíase, pues, una nueva y conveniente ruta.

Quizás hayamos oído hablar del maravilloso descubrimiento de oro en California, 1848, y de la muchedumbre que, instigada por la noticia, se apresuró a dirigirse a los nuevos veneros. Largas caravanas de caballos y de carros llevaban a miles de personas al oeste de Saint-Louis, Estados Unidos; pero había miles más que preferían ir embarcados hasta la boca del río Chagres; cruzaban entonces el Istmo hacia la capital panameña, y allí se embarcaban otra vez, para subir por la costa del Pacífico hasta San Francisco de California. Por esta ruta había casi los mismos peligros que por los largos senderos del oeste. En el turbulento mar Caribe ocurrían muchos naufragios y, por cientos, enfermaban los viajeros o morían en el Istmo a causa de su tórrido clima. Durante el año 1852, murieron de cólera en Panamá quinientos norteamericanos codiciosos del oro de California.

Digitized by Google

Resultas de las minas de California. En aquel tiempo no había línea regular de comunicación entre San Francisco y Panamá, y cuando llegaba un buque a California, era lo probable que la tripulación se contagiara con la fiebre del

Antiguo fuerte y porción de la muralla de Panamá.

oro y abandonase el barco corriendo a las minas, dejando al capitán sin ayuda para volver con su embarcación a Panamá.

Si nos hubiéramos fijado mientras paseábamos por la antigua muralla de la ciudad de Panamá, habríamos visto tallados en las piedras cubiertas de musgo muchos nombres e iniciales de los que, en busca de oro, pasaron por allí. Esas letras relatan una historia trágica y paté-

Digitized by Google

tica de los desgraciados que desde aquellas murallas pasaban días y semanas mirando ansiosamente mar adentro, tratando de descubrir algún barco que viniese con aquel rumbo. Los largos días de espera, las bolsas vacías, la temida fiebre, hicieron a Panamá la sepultura de centenares que estaban destinados a no llegar a las minas de oro. El Istmo, por donde pasaban grandes cantidades de artículos con destino a San Francisco, adquirió con este motivo gran incremento comercial.

Ferrocarril de Panamá. Tanto fué así, que se formó en Nueva York una compañía con objeto de construir un ferrocarril desde Colón a la ciudad de Panamá. Los norteamericanos William Henry Áspinwall, John L. Stevens y Henry Chauncey fueron los iniciadores de la empresa y jefes de las obras. Colombia concedió el derecho de edificar, se eligió y trazó la ruta, no lejos del antiguo camino español, y en 1849 comenzó el trabajo.

Energía y bravura norteamericanas. Puesto que la vía iba a ser únicamente de cuarenta y ocho millas (unos 80 kilómetros) y no había grandes montañas que cruzar, no pareció a primera vista un trabajo considerable. Luego resultó ser uno de los más desastrosos intentos ferrocarrileros en que se hayan empleado la energía y bravura norteamericanas.

Muchos y de diversas especies fueron los obstáculos encontrados. El Istmo estaba a gran distancia de los centros abastecedores de la vía férrea; los materiales, por

Digitized by Google

lo tanto, eran difíciles de obtener. La manigua había de ser conquistada además, y las dificultades que de aquí emanaron se hicieron casi insuperables. Se nos dice que hubo ocasión en que pasaron los ingenieros dos

Estación de Obispo.

veces a veinte pies de una alta colina, sin notar su presencia; tan densa era allí la selva tropical.

El Coronel Totten. A fin de comenzar el trabajo de ingeniería desembarcaron en la Isla de Manzanillo, donde ahora se levanta la población de Colón, el coronel Totten, Mr. James L. Baldwin y algunos otros, acompañados de un corto número de trabajadores.

Digitized by Google

No había en la isla la más insignificante señal de vida humana: civilizada o salvaje. Tampoco se veía espacio alguno de tierra seca para hacer pie, como no fuera el estrecho escollo de arena acumulado y dejado allí por la rompiente, a todo lo largo del arrecife. Al frente estaba el mar y a la espalda la ciénaga palúdica. Así y todo, empezaron por despejar un espacio con el propósito de erigir un edificio para protegerse del sol y de la lluvia y de guarecer sus provisiones.

Tenían una goleta de doscientas toneladas en la que habían arribado, dentro de la cual vivieron durante los primeros meses. Después de haber completado la primera casa encontraron difícil habitarla, a causa de los enjambres de mosquitos, jijenes y otros perniciosos insectos que la invadieron. A bordo de la goleta, los expedicionarios estaban atormentados por millares de cucarachas que hacían la vida una carga insoportable. Las enfermedades faltaron rara vez de aquel campamento, y la muerte era una visita harto frecuente. Ninguno escapó de la calentura, y a poco de vivir allí los blancos parecían espectros y habían palidecido los bronceados semblantes de los indígenas.

Bajo estas adversas circunstancias, agravadas por ser el principio de la estación de lluvias, de la que no tenían conocimiento los jefes, se comenzó la lucha, que había de terminar triunfante cinco años más tarde.

Digitized by Google

Mr. James L. Baldwin, elegido inspector y agrimensor de la línea, organizó una pequeña partida y emprendió valientemente el desempeño de su misión. Por largas distancias se vieron obligados, vadeando con agua hasta la cintura, a talar la densa manigua que se oponía a

Escena del ferrocarril de Panamá. Calle de Bolívar, Colón.

sus pasos. Dícese que Baldwin llevaba la merienda en el sombrero durante el progreso de esa excursión preparatoria, y que la comía entre envidiosos caimanes y amenazadoras culebras. Sea lo que fuere, es dudoso que se haya llevado a efecto más temeraria hazaña de ingeniería. ¡Imaginemos aquellos hombres, un día

Digitized by Google

tras otro, abrasadores todos, encerrados por impenetrable manigua, de la que se hacía necesario cortar para hacer lugar a cada pie que se movía, respirando aquel aire cargado de veneno y atormentados por millares de insectos! ¡Lo maravilloso es que haya seres con tanto valor y resistencia!

Obstáculos. No lejos de Colón se hallaba la gran marisma negra, a través de la cual estaba trazada la línea. Quizás algunos de los lectores sepan lo que eso significa. Por kilómetros no podía encontrarse fondo firme debajo del blando lodo; allí se vaciaron toneladas de roca encima de otras toneladas para desaparecer apenas tocaban el pantanoso fondo. Esta ciénaga habría sido obstáculo suficiente para desanimar a hombres menos determinados forzándoles a abandonar la empresa.

La próxima gran dificultad fué el río Chagres. El trazado de la línea lo cruzaba en diferentes lugares, y la poderosa corriente hacía la construcción casi imposible. El agua subía a menudo diez y más pies sobre la vía, arrastrando consigo el resultado de meses de trabajo.

Otro obstáculo poderoso fué la dificultad de encontrar buenos trabajadores. Los indígenas de Panamá acostumbraban a trabajar un día y a holgar una semana, sin que adelantaran gran cosa cuando trabajaban. Hubo necesidad, por lo tanto, de importar a otros trabajadores del extranjero. Como experimento, la empresa llevó un refuerzo de ochocientos chinos, quienes comenzaron a

Digitized by Google

enfermar inmediatamente, y dos meses después de su llegada no quedaba uno que pudiera manejar el pico o la pala. Se entregaban a la desesperación y buscaban la muerte por el medio que encontraban más próximo. Algunos se sentaban a la orilla y esperaban así la subida

Inundación del ferrocarril de Panamá en 1906.

de la marea, sin moverse, hasta que el mar se los tragaba. Otros se colgaban de sus trenzas o se estrangulaban con ellas. El resto, menos de doscientos, enfermos e inútiles, fueron embarcados para Jamaica.

Después se probó con trabajadores irlandeses sin mejor resultado y, finalmente, una cuadrilla de negros

Digitized by Google

de Jamaica y algunos blancos de varias procedencias completaron el trabajo.

Enfermedades. Sin duda se habrá adivinado ya cuál fué el mayor enemigo del ferrocarril. Los obstáculos más culminantes para cualquier obra de entidad en Panamá, son el clima y sus enfermedades tropicales. El calor a grado de vapor, no sólo agota las fuerzas de los hombres acostumbrados a temperaturas frescas, sino que les deja demasiado débiles para resistir a las enfermedades que les acechan desde los lupanares de las ciudades y al mortífero aire de los pantanos. Tuberculosis, tifoidea, malaria, plaga bubónica y fiebre amarilla diezmaban a los trabajadores del ferrocarril, hasta juzgarse de verdadero prodigio la terminación de la obra.

Se ha dicho que por cada durmiente colocado en la vía se había sacrificado una vida humana. Esto, sin embargo, es una exageración, porque el número total de muertos fué sólo unos dos mil quinientos; lo que no impide que fuese aquella gran obra una lucha de la temeridad norteamericana contra calamidades sin cuento. Sin embargo, ingenieros del calibre del coronel George Totten y de James L. Baldwin probaron ser superiores a todo el poder maligno de la manigua y dieron a su proyecto feliz término.

Ocho millones de dólares (pesos o duros norteamericanos) cinco años de labor titánica y dos mil quinientas vidas, fué el precio pagado por las cuarenta y ocho millas de ferrocarril construídas en Panamá.

Digitized by Google

Primer ferrocarril transcontinental. El 27 de enero de 1855, Panamá quedó sorprendida con una visita fantástica: la de la primera locomotora que había cruzado el continente americano de océano a océano; catorce años antes de que hubiera sido posible realizar igual empresa

Hubo, por último, vía férrea a través del Istmo.

en los Estados Unidos. ¡Por fin, había un ferrocarril a través del Istmo! Ya no se necesitaba enviar por la larga ruta alrededor de Sudamérica los cargamentos destinados a los puertos del Pacífico. El comercio se dirigió en el acto por Panamá, y antes de completarse el ferrocarril había cobrado su empresa más de dos millones

Digitized by Google

de dólares. Bien pronto enriqueció a sus constructores, y desde entonces ha retribuído siempre pródigamente. Durante los primeros cuarenta y siete años, este pequeño tramo de vía férrea ganó neto para sus propietarios muy cerca de 38 millones de dólares.

No cabe ahora duda de que un camino de hierro puede tener historia tan romántica como la sanguinaria carrera de una partida de piratas, aun acaudillada por Sir Henry Morgan.

Digitized by Google

CAPÍTULO IX

NAVEGACIÓN A TRAVÉS DE CENTROAMÉRICA

En la primera parte de nuestra historia de Panamá aprendimos que la gran contrariedad de Colón fué el no haber podido encontrar vía navegable al Asia por la América Central.

No creemos que valga la pena para el objeto de este volumen seguir paso a paso los esfuerzos realizados por España primero, y luego por Escocia, Inglaterra y Francia, a fin de encontrar o de construir el pasaje tan anhelado. El objeto principal de este libro es mostrarnos la obra colosal llevada a efecto en Panamá. Pero tendrá más mérito aún la realización de esa labor gigante, si explicamos previamente lo que hicieron las diferentes naciones y las razones de sus fracasos.

Fracaso de España. Que Colón dejara de encontrar la comunicación interoceánica no fué causa para que desmayaran por completo los españoles. Mientras más conocieron Centroamérica, más deseosos estuvieron de encontrar o de construir un pasaje, a fin de cruzarla con sus navíos

Digitized by Google

Hacía solamente quince años que había muerto Colón, cuando el emperador Carlos V ordenó a todos sus gobernadores de América que efectuasen detenidos reconocimientos con el propósito indicado. Sus órdenes fueron obedecidas y salieron muchos exploradores con ese objeto. No encontraron la comunicación deseada, puesto que no la había; por lo tanto, nos abstendremos de seguir el trabajo que efectuaron en general, aunque sí citaremos el de uno en particular: el de González.

Lago de Nicaragua. González cruzó el Istmo de Panamá en 1521, y navegó por la costa occidental hacia Nicaragua, dónde desembarcó con cien hombres. Internándose después unos cuantos kilómetros, llegó con gran sorpresa suya y de su gente a la orilla de un lago de agua dulce: el lago de Nicaragua, marcado en el mapa V, página 92, con el número 4. Por la trascendencia que tuvo este descubrimiento, es importante que nos fijemos en su exacta situación.

Tiene el lago 117 millas (195 kilómetros) de largo, y cubre tres mil millas cuadradas. González lo navegó hasta su desembocadura en el río San Juan, y luego siguió río abajo hasta el Atlántico. Aquél era, pues, un medio fácil de pasar del Atlántico al Pacífico. La distancia entre ambos mares es de 170 millas (unos 285 kilómetros) agua la mayor parte. Parecía el lugar más propio y conveniente para construir un canal.

Por aquel tiempo declararon los agrimensores españoles

Digitized by Google

que podría construirse un canal a través del Istmo de Panamá. Los españoles alimentaron por algún tiempo grandes esperanzas de llevarlo a efecto, pero tuvieron que desistir más tarde de su propósito por razones internacionales.

Fracaso de Escocia. Algunos años después de la sangrienta destrucción de Panamá por el pirata Morgan, un famoso escocés llamado Wílliam Páterson ideó establecer una importante colonia escocesa en el Golfo de Darién (mapa V) y abrir un canal a través del Istmo (mapa V, número 2) si la colonia tenía éxito.

En lugar de éxito ¡qué horrible fué su fracaso!

En 1698 se embarcaron mil doscientos escoceses en cinco barcos y se establecieron en Darién. A éstos siguieron otros y todo parecía marchar favorablemente. No habían contado con el clima, el inhospitalario enemigo del extranjero en aquella región, y la fiebre empezó a hacer estragos como otras veces, hasta que perecieron más de dos mil y se gastaron vastas sumas de dinero. De repente, apareció una escuadra hostil española y los pocos sobrevivientes que quedaron huyeron derrotados a Escocia, lo cual puso término a la construcción del canal escocés.

Durante más de cien años el malogrado plan de Páterson retrajo otros esfuerzos en igual sentido; mas a pesar de todo, el interés acerca del canal no murió nunca para los que ansiaban verlo construído.

Digitized by Google

Estatua de Nelson, Plaza de Trafalgar, Londres.

Digitized by Google

Fracaso inglés. Cuantos hemos visitado Londres recordamos un espléndido monumento que adorna una de sus plazas más céntricas. Cuatro leones macizos guardan una hermosa columna que se eleva airosamente, en cuya cúspide se ve la estatua del Almirante más famoso y grande que haya paseado jamás sobre el puente de un acorazado inglés.

Toda Inglaterra se deleita en honrar la memoria del egregio Comandante que murió heroicamente en Trafalgar al servicio de su patria.

Pocos sabrán, sin embargo, que veinticinco años antes de la célebre batalla de Trafalgar estuvo a punto de perder la vida en Nicaragua. Era entonces Nelson un joven capitán enviado por Inglaterra con algunos navíos, a fin de arrojar a los españoles de Nicaragua y apoderarse del lago, considerado por todos entonces como la mejor ruta para un canal.

Nelson fracasó en su misión. La dotación de su navío, el "Hinchimbrook," enfermó de la fiebre y, de los doscientos hombres que la componían, sólo diez escaparon en pocos días a la muerte, entre ellos el Capitán, quien quedó inválido por el resto de su vida.

Inglaterra no desesperó, y hasta recientemente ha continuado sus reconocimientos en Nicaragua, como preliminar para sus proyectos de canal.

Digitized by Google

CAPÍTULO X

LOS FRANCESES EN PANAMÁ

Cierto día del año 1882, pudo observarse que pasaba algo extraordinario sobre las colinas, a veinte kilómetros aproximadamente de Panamá. La manigua había sido talada y la tierra despejada del obstáculo vegetal; se habían abierto vías e instalado vagones y excavadoras, y hasta estaban funcionando algunas de éstas. Las locomotoras arrojaban bocanadas de humo, los hombres gritaban, y las cuadrillas de trabajadores se apresuraban de acá para allá. Humo podía distinguirse también en diferentes parajes del valle y por todas partes se notaban indicios de bullente actividad.

En medio de esta agitación se congregaron varios cientos de personas, entre quienes se veía al Obispo de Panamá, y con él a un buen número de los ciudadanos más ilustres de la ciudad y algunos europeos, especialmente franceses. Parecían todos espectadores muy interesados en algo anormal que iba a realizarse.

De Lesseps. El centro del grupo descrito lo ocupaba prominentemente un hombre de mediana estatura y

Digitized by Google

cabello blanco, que reía y bromeaba, persona de extraordinaria energía y de agradable buen humor. Excepto por su cabello y bigote canos, no aparentaría tener más de cincuenta años. Nadie hubiera dicho que había pasado ya de su septuagésimo sexto aniversario. Se nos ha referido que a menudo se le veía ir en carruaje todo un día por caminos quebrados, guiando caballos vigorosos; después bailar toda una noche como un muchacho, y que al día siguiente estaba tan fresco como una margarita. Este hombre parecía ser el jefe de todo aquel trabajo y no era otro que el conde Ferdinand de Lesseps, quien emprendía la obra magna de abrir un canal a través de Panamá.

El conde Ferdinand de Lesseps.

Los espectadores a quienes Lesseps obsequiaba, estaban congregados allí para presenciar la apertura formal de la gran obra. El Obispo iba a dar su bendición y, como prueba de la facilidad con que se pulverizarían las rocas, preparábase para hacer estallar una carga de dinamita.

Digitized by Google

Se había pronunciado la bendición y el champagne, oportunamente helado, esperaba para refrescar a los concurrentes sofocados por los ardores del sol tropical, tan pronto como tuviera lugar la explosión; la muchedumbre permanecía sin respirar, tapados los oídos, parpadeando con intranquilidad, en terror todos, no fuera que aquel terremoto artificial trajese una completa destrucción. . .

Pero la explosión no se oyó. ¡La dinamita no había estallado! Entonces se notó una sensación festiva y de alivio en la concurrencia, que exclamó como a una voz: "¡Al primer tapón. . .!" Y escaparon todos al mismo tiempo, como temerosos de que fueran a volar entonces todos los explosivos almacenados.

Después de tanto contento y tantos festejos se dispersó la concurrencia. Al reflexionar sobre los acontecimientos de aquel día, que marcó el principio de la empresa francesa, parécese notar como un presagio funesto a propósito de la caja de dinamita que rehusó satisfacer los deseos de Lesseps y sus compañeros.

De Lesseps y el Istmo de Suez. Pero ¿quién era Ferdinand de Lesseps? ¿Cómo llegaron los franceses á estar construyendo el Canal de Panamá?

De Lesseps era un francés que había vivido en Egipto durante muchos años. Hallábase a algunas leguas del otro istmo: el de Suez, donde una faja de tierra baja, de menos de 160 kilómetros de ancho, pone en comuni-

Digitized by Google

cación los dos continentes de Asia y África. Lo mismo que Panamá obstruía la ruta más importante del comercio en el Nuevo Mundo, así ocurría con Suez en el Viejo. Hacía muchos años que la necesidad exigía un canal entre el Mar Rojo y el Mediterráneo; muchos sabios habían estudiado el problema y encontrado graves dificultades.

Aunque Lesseps no era un ingeniero de gran experiencia, sí era ambicioso, estaba ávido de legar su nombre unido a alguna notable empresa, y supo apreciar que la obra de construir un canal en Suez era relativamente sencilla. Requeriría mucho dinero y paciencia, pero ofrecía la ventaja de que la excavación sería en arena, casi en su totalidad, puesto que en el terreno escasamente había roca y estaba exento de eminencias. Lesseps se resolvió a construir el canal y, aunque era una temeraria empresa, comenzó sus preparativos.

En 1858 se organizó la compañía. La confianza en Lesseps era absoluta y el dinero afluyó pródigamente. En 1859 comenzaron los trabajos, progresando invariable y prósperamente durante los diez años sucesivos y, antes de que el mundo se apercibiera del hecho, África y Asia estaban unidas para la navegación. Se concluyó el canal y las aguas del Mediterráneo se juntaron con las del Mar Rojo, asegurándose una nueva ruta de Europa al Asia.

El Canal de Suez. El Canal de Suez tiene noventa y nueve millas de largo, treinta y un pies de profundidad,

Digitized by Google

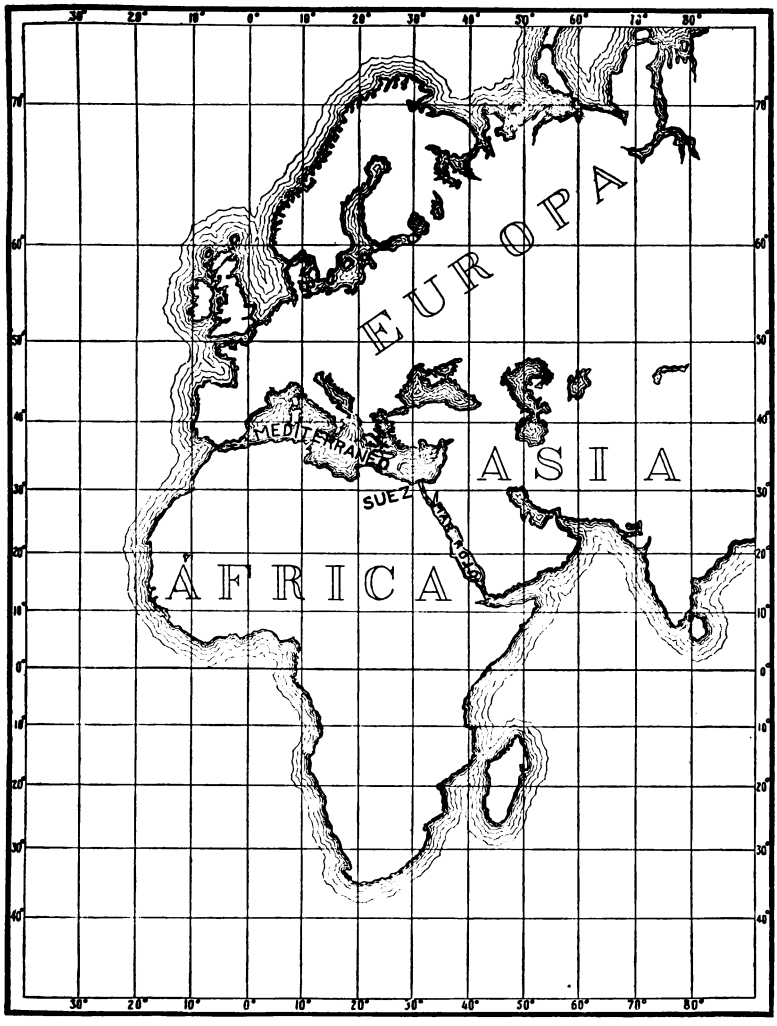
ciento ochenta de ancho en su fondo y cuatrocientos veinte en la superficie del agua. Se instalaron grandes focos de luces eléctricas a lo largo de ambas márgenes, y los buques pudieron pasar de un extremo al otro, tanto

Una embarcación pasando por el Istmo de Suez.

durante el día como durante la noche. En el tránsito se invierte de catorce a diez y ocho horas.

El costo del Canal fué de quinientos millones de francos; o sea, cinco millones por cada milla. Sin embargo, los que habían arriesgado su dinero en esta temeraria empresa fueron pródigamente remunerados, porque los beneficios resultaron enormes. Unos cua-

Digitized by Google



MAPA VI.—De Lesseps y el Istmo de Suez.

Digitized by Google

trocientos barcos pasan por el Canal anualmente, recibiendo la compañía por peaje o derechos de tránsito un ingreso de ciento veinticinco millones de francos próximamente.

Uno de los dos grandes istmos del mundo fué así conquistado por Lesseps, quien llegó al cenit de su fama. Toda Europa le prodigó alabanzas, y ninguna empresa pareció ya demasiado difícil para este hombre afortunado.

De Lesseps y Panamá. No es extraño, pues, que mirara con insistencia a través del Atlántico, hacia aquel otro istmo en Panamá. Tampoco es de extrañar encontrarle, en 1877, haciendo planes para repetir en el Nuevo Mundo lo que realizara en el Viejo. El Canal de Panamá sería solamente de cuarenta millas y, aunque otros habían fracasado ¿no sería él precisamente quien obtuviera el triunfo? Cuando declaró que el Canal de Panamá comenzaría, se continuaría y concluiría más fácilmente que el de Suez, pobres y ricos a porfía, se mostraron ansiosos de invertir su dinero en el proyecto.

En 1879 se formó la Compañía Francesa del Canal de Panamá. El Atlántico y el Pacífico iban a ser unidos directamente por una vía navegable de veintiocho pies de profundidad; costaría su construcción mil setenta millones de francos y se terminaría en ocho años. Se contrató un ejército de trabajadores, se compró la maquinaria y quedó todo dispuesto. Bendijo el Obispo la obra, como hemos indicado, y empezaron las excavaciones.

Digitized by Google

Un voluminoso libro podría llenarse con la historia del canal francés; pero nos limitaremos lacónicamente a relatar lo que ocurrió.

El trabajo francés en Panamá. ENFERMEDAD.—Era de creer que tanto Lesseps como sus asociados sabrían lo

Hospital francés en la ciudad de Panamá. Departamento para el tratamiento de la fiebre amarilla.

bastante acerca de Panamá para haber contado con el eterno enemigo: la fiebre amarilla. Edificaron costosos hospitales; uno en la Metrópoli istmeña, que costó cerca de treinta millones de francos; otro en Colón, siete millones; pero estuvieron mal administrados y los enfermos carecían de la necesaria asistencia. Nosotros hemos visto la sala

Digitized by Google

para el tratamiento de la fiebre amarilla en el hospital de Panamá, donde murieron mil doscientos pacientes. Mientras trataban de curar a los enfermos, los franceses hicieron poco o nada a fin de evitar las enfermedades. Dejaron las poblaciones en el mismo estado pútrido e infeccioso en que las encontraran, como asimismo el abastecimiento del agua, y los trabajadores continuaron contagiándose en enorme número. De un total de 86.800 obreros, 52.000 fueron huéspedes de los hospitales. La mortandad total, durante los veintitrés años nominales y siete efectivos de trabajo francés, fué de 6.283 operarios.

Despilfarro.—Los franceses descuidaron hacer, antes de emprender los trabajos, un estudio minucioso de las dificultades con que iban a tropezar. El Canal de Panamá era, sin comparación, más difícil de construir que el de Suez. El dinero se derramó como agua, pero malos planes e inexpertos ingenieros hicieron que la obra adelantara bien poco. El derroche más criminal era patente por todas partes. Sin embargo, se enviaban a Francia noticias optimistas acerca del gran progreso que se iba realizando. Se sobornaban los periódicos para que publicaran falsos informes y, durante varios años, se tuvo miserablemente engañado al pueblo francés. "El Canal se completará pronto," se le decía, y Francia continuaba proporcionando fabulosas sumas de dinero para la obra.

Robo.—Lesseps no fué, sin duda, hombre intencionadamente ímprobo, pero sí era un anciano incapaz de

Digitized by Google

dirigir aquella empresa colosal. Muchos de los que con él cooperaban eran poco o nada íntegros y lo alucinaron y engañaron. Inmensas sumas de dinero fueron a los bolsillos de los directores en Francia o de los que con él permanecían en Panamá; tanto, que se afirma haber sido el fraude una tercera parte de lo proporcionado para la empresa. Este espíritu de corrupción era general: desde el más alto empleado hasta el más modesto. El vicio, en todos sus aspectos, prevaleció en el Istmo durante aquel tiempo.

Excavadora mecánica francesa funcionando en el Canal de Panamá.

El fruto de siete años de enfermedades, despilfarro y estafa fué ¿quién lo duda? alguna excavación; mas no pasó de dos quintos del trabajo a un costo de dos mil millones de francos, cuya mayor parte procedía de campesinos franceses y de jornaleros quienes, confiados en el gran Lesseps, vaciaron

Digitized by Google

en sus manos todos sus ahorros. Una tercera parte de esta casi fabulosa cantidad fué derrochada; otra tercera parte robada, y la restante, gastada realmente en el Canal. ¡Qué historia tan aciaga de formidables desbarajustes! Si el total recogido de dos mil millones de francos,

Porción del Canal terminada por los franceses.

se hubiera gastado atinada y honradamente, posible es que existiese hoy el Canal.

Fracaso francés. El mundo se enteró, finalmente, de lo que había sucedido y quedó evidenciado el fracaso de Lesseps y de la Compañía Francesa del Canal de Panamá. La ira y la consternación general en Francia fueron

Digitized by Google

inmensas. Miles de personas que habían empleado su dinero en el gran proyecto se encontraban arruinadas. Llegó el fin: el Canal no se construyó; pero el capital había desaparecido.

Entonces se procedió a un largo juicio de pruebas;

Las locomotoras francesas en la manigua.

muchos personajes fueron acusados de haber tomado parte en el gran desfalco, algunos de los cuales se suicidaron antes que hacer frente al agraviado pueblo francés, y otros fueron sentenciados a pagar multas o a largos períodos de prisión.

El anciano Lesseps, entonces con la salud y la reputa-

Digitized by Google

Maquinaria francesa abandonada en el corte de Culebra.

Digitized by Google

ción perdidas, no tuvo fuerzas para resistir el peso de la desgracia; al ser sentenciado a cinco años de reclusión cayó sin conocimiento, y algunos meses después moría en un manicomio.

Examinemos ahora la ruina de la obra francesa.

Palacio de Lesseps.

Si hubiéramos permanecido tiempo bastante en Colón, habríamos podido ver los costosos edificios levantados por Lesseps y sus asociados. El más importante se conoce por el nombre de Palacio de Lesseps, y demuestra lo pródiga e innecesariamente despilfarrado que fué el dinero francés.

Digitized by Google

Por todo lo largo de la ruta entre Colón y la ciudad de Panamá se encuentran, parcialmente completas, secciones del Canal. Gran número de excavadoras permanecieron silenciosas durante años, dentro de la gigantesca zanja, tal como las dejaron allí al suspenderse el

Dragas francesas sumergidas en Río Grande.

trabajo. Las dragas, en casi igual o mayor cantidad, se pudrían en los ríos, abandonadas en los embarcaderos o sumergidas en el agua.

En la ilustración se ven dos dragas inservibles en el Río Grande, cada una de las cuales costó muchos miles de francos. Diez mil vagones de ferrocarril, seis mil otros

Digitized by Google

vehículos y cientos de locomotoras, grúas, excavadoras y dragas, se ven abandonadas a lo largo de los 350 kilómetros de vía férrea que dejaron medio terminados.

¡Qué triste perspectiva presentan las largas líneas de locomotoras: negras y mohosas, destruídas e inútiles, sobre el mismo terreno en que Lesseps y sus compañeros emprendieron alegres y llenos de esperanza el trabajo del Canal!

Estatua a Lesseps. Canal de Suez.

El matorral ha crecido y enredádose en ellas. La naturaleza trata de ocultar los signos lastimosos de la ruina francesa.

El mundo decidió hace tiempo que Lesseps fué sólo parcialmente responsable del desastre de Panamá. Emprendió más de lo que podía realizar. Olvidemos, pues, su fracaso allí, y recordémosle solamente como el hombre que proyectó y completó el canal más largo del mundo: el de Suez. A la entrada se levanta su

Digitized by Google

estatua, que mira hacia el Mediterráneo. La mano derecha está extendida como invitando a los barcos de todas las naciones a que entren por aquella gran vía navegable.

Digitized by Google

CAPÍTULO XI

PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

El Óregon. Cuando en 1898 estaba a punto de estallar la guerra entre España y los Estados Unidos, el acorazado norteamericano Óregon, cuyo diseño aparece en la próxima página, se hallaba en San Francisco de California, puerto del Pacífico. Como se esperaba que la flota española atacase la costa este de los Estados Unidos, y el Óregon era uno de los buques más poderosos de esta armada, se le necesitaba en el Atlántico. El 19 de marzo recibió orden el capitán Clark que lo mandaba, de dejar inmediatamente San Francisco y emprender el largo viaje alrededor de la América del Sur, a fin de unirse en las Antillas con la escuadra del Atlántico. Ningún navío de guerra norteamericano había hecho hasta entonces un viaje tan largo ni tan lleno de peligros. Si lo terminaba ileso, suponíase que se encontraría inútil para la guerra: ¡trece mil quinientas millas náuticas a toda máquina! El gran acorazado se unió a la escuadra del Atlántico sin la menor avería, con cañones y hombres dispuestos para el combate.

Digitized by Google

Había realizado el viaje en dos meses completos. De haber existido un canal en Panamá, la distancia habría sido de cuatro mil seiscientas millas y hubiera podido recorrerse en quince días, sin prisa y sin el riesgo consiguiente. Entonces fué cuando los norteamericanos

Acorazado norteamericano " Óregon."

pudieron apreciar el inmenso valor que tendría para ellos una comunicación interoceánica. El notable viaje del Óregon había sido una lección objetiva.

Interés norteamericano en un canal. Pero no fué sólo el viaje del Oregon lo que interesó al pueblo de los Estados Unidos en favor de una vía navegable a

Digitized by Google

través de Centroamérica. Si la hubiera, ninguna otra nación la utilizaría más a menudo probablemente, tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz. Los Estados Unidos han mostrado interés en el canal desde hace más de setenta y cinco años. En 1825 Henry Clay declaró ser su firme creencia que los Estados Unidos serían la nación que lo construiría. Desde entonces muchos otros hombres públicos se han expresado en los mismos términos, y los presidentes Jackson y Grant recomendaron a los diferentes congresos que estudiasen el asunto, habiéndose llevado a efecto muchos reconocimientos por los ingenieros nacionales.

Hasta hace pocos años los capitalistas y el gobierno norteamericanos habían estado ocupados fomentando sus inmensos baldíos. Minas, pozos de petróleo, factorías, ferrocarriles, buques de guerra y docenas de otras exigencias, costaban inmensas sumas, agotando el dinero y el tiempo sin que sobraran para invertirlos en una dudosa empresa centroamericana. Así es que aquel pueblo se contentó con ser espectador, mientras que otras naciones trataban de construir un canal y fracasaban. Ninguna, empero, estaba más interesada que los Estados Unidos en los planes de Lesseps.

Cuando se malograron los esfuerzos franceses, e Inglaterra no pareció deseosa de llevar a cabo un nuevo intento, vióse claro que no habría canal a menos de que lo construyeran los norteamericanos y, al firmarse con

Digitized by Google

España el tratado de paz, el gabinete de Wáshington decidió proveerse de un paso interoceánico que fuera propiedad de la República del Norte.

Las dos rutas. Hasta 1903 los ingenieros de esta nación favorecieron la ruta de Nicaragua (mapa V, página 92, número 4). Había que considerar las circunstancias de clima, de inundaciones, de distancias, de facilidad para excavar, de tormentas, de terremotos, etc. El Canal de Nicaragua sería de 120 millas (200 kilómetros) más largo que el de Panamá; pero de ellas, 117 millas se hallaban comprendidas en el gran Lago de Nicaragua. Además, podría utilizarse en parte el río San Juan; de modo que en Nicaragua habría que excavar en realidad unas veinte y siete millas (45 kilómetros) únicamente. Por otra parte, los desbordamientos del río San Juan son tan peligrosos como los del río Chagres de Panamá, y las tormentas frecuentes del Lago de Nicaragua presentaban otra seria dificultad. Se pensó también en que los terremotos en Nicaragua, mucho más recios que en Panamá, podrían perjudicar la construcción, quizás destruirla. En Panamá había dos buenos puertos, un ferrocarril de océano a océano, un canal parcialmente construído y cantidad inmensa de toda clase de maquinaria.

Mucho podría decirse, en verdad, favorable a ambas rutas, y mucho se dijo; no solamente en el Congreso, sino también por la prensa y por ciudadanos en privadas discusiones. Por último, el entonces presidente señor

Digitized by Google

Roosevelt y el Congreso decidieron que si la Compañía Francesa del Canal de Panamá vendía por un precio razonable cuanto había dejado en el Istmo, y si se pudiera comprar una franja de tierra a través de éste, la nación que representaban construiría allí el Canal.

La compañía francesa quería cuatrocientos cincuenta millones de francos por su propiedad, pero se conformó más tarde con doscientos. La República de Panamá vendió a los Estados Unidos, en febrero de 1904, una franja de tierra de unos quince kilómetros de ancho por ochenta y pico de largo, desde el Atlántico hasta el Pacífico. Esta franja se conoce ahora con el nombre de Zona del Canal, y está bajo la absoluta jurisdicción de los Estados Unidos.

Aunque fué necesario un desembolso de cincuenta millones de dólares antes de la toma de posesión, los Estados Unidos, al fin y al cabo, se habían asegurado el derecho de canalizar Panamá.

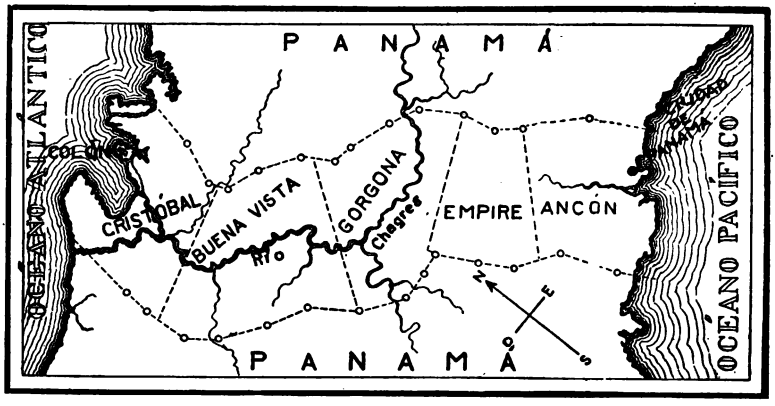
La Zona del Canal. El 4 de mayo de 1904, el Presidente Roosevelt tomó posesión de la mencionada Zona y de todo lo que contenía, excepto de las ciudades de Colón y de Panamá, en nombre del gobierno y del pueblo norteamericanos. Las dos ciudades antes nombradas, aunque situadas en el terreno enajenado, que tiene un área de quinientas millas cuadradas, pertenecen a la República de Panamá.

Se nombró una "Comisión del Istmo de Panamá"

Digitized by Google

y director de ella al honorable William H. Taft, entonces ministro de la guerra y más tarde, en 1909, presidente de la república. El mayor general George W. Davis fué elegido gobernador de la Zona del Canal.

Así se agregó al territorio de los Estados Unidos un nuevo pedazo de tierra, con veinticinco pequeñas aldeas



MAPA VII.—La Zona del Canal.

y buen número de campamentos para trabajadores, habitados por cincuenta mil personas. El puerto norteamericano de la ciudad de Colón se llama Cristóbal, y Ancón el de la ciudad de Panamá. Las principales aldeas entre ambos extremos de la Zona son: Gatún, Gorgona, Bas Obispo, Empire, Culebra y Pedro Miguel.

Se establece el gobierno. No fué pequeña labor la de establecer un buen gobierno para estas aldeas y sus

Digitized by Google

habitantes. Hubo necesidad de tribunales, prisiones, policía, servicio de bomberos, escuelas, oficinas de correo, y de todo lo que pudiera contribuir a la seguridad y al

Estación de policía en Ancón.

bienestar de aquéllos que estaban destinados a excavar el Canal.

En 1903 se usaba en el Istmo la moneda colombiana, cuyo peso, equivalente en teoría al dólar norteamericano, cinco francos franceses o un duro español, valía entonces, a raíz de la terrible revolución que asoló a Colombia durante cuatro años, un céntimo de dólar próximamente.

Digitized by Google

Estación para el servicio de bomberos en Cristóbal.

Digitized by Google

El dólar es ahora la moneda corriente en la Zona del Canal, aunque también se usa la de Panamá, cuyo tipo de plata es el "Balboa," peso panameño que vale medio dólar o cincuenta centavos.

Antes de que los norteamericanos fueran a Panamá eran muy frecuentes los incendios, especialmente en Colón, que había sido totalmente destruída varias veces, y en la ciudad de Panamá. No había servicio regular contra este desastre, y las compañías de voluntarios que existían demostraron ser de poco valor. Como no eran bomberos de profesión se les hacía difícil abandonar de momento sus ocupaciones diurnas, y cuando sonaban las campanas tocando a fuego, se encontraban diseminados por todas partes de la ciudad. Tampoco se precipitaban a extinguir las llamas, sino que parecían más interesados en ataviarse primero coquetamente con el alegre y rojo traje de aquel cuerpo, del que estaban muy orgullosos. Entretanto la catástrofe tomaba grandes proporciones.

En Cristóbal hay en la actualidad un excelente servicio de bomberos establecido por la Comisión del Canal, que es para la región a que se extiende la mejor garantía contra los devastadores incendios de otros tiempos.

Ciento sesenta policías conservan orden perfecto en la Zona, y hemos podido apreciar su marcialidad y eficacia, tan cumplidas como puedan serlo en el país más adelantado.

Digitized by Google

CAPÍTULO XII

CONQUISTA DE LAS EPIDEMIAS

Tan pronto como se tomó posesión de la Zona del Canal, el pueblo norteamericano esperó ver la inmediata rotura del Istmo panameño. "¡Que se haga volar la tierra!" clamaban los periódicos. Mas a pesar de la general impaciencia, y de la contrariedad consiguiente porque no se daba comienzo al verdadero trabajo de canalización, no pudo hacerse excavación alguna de importancia durante más de dos años. Sin embargo, el sentido común indica que era absolutamente precisa una inmensa labor preparatoria. Mientras más se informa uno acerca de la magna obra que se está llevando a cabo, más admira la paciente y cuidadosa manera con que la Comisión se preparó para comenzarla, adquiriendo con ello la seguridad de dar cima al proyecto, lo cual, de otro modo, habría sido dudoso, casi impracticable.

No se olvidaron las lecciones de los esfuerzos perdidos en Panamá; lo primero y más importante era vencer y ahuyentar las enfermedades. Hubiera sido contraproducente emprender los trabajos con esperanzas de éxito,

Digitized by Google

antes de obtener aquella transcendental conquista. En segundo lugar, se necesitaba una gran fuerza de trabajadores, a quienes se debía proveer de hogares y alimento. En tercer lugar, había que proceder a la formación de planos, hacer los reconocimientos más minuciosos, sur-

Entrada a los terrenos del hospital, Ancón.

tirse de un vasto número de poderosa maquinaria, y mientras que se verificaban los preparativos indicados, evitar en absoluto todo derroche y robo por insignificante que fuera. El gobierno esperaba pagar generosamente a sus trabajadores y proveerles de todas las comodidades posibles; pero cada dólar gastado tenía que ser para la

Digitized by Google

construcción efectiva del Canal. Una vez atendidos todos los detalles, podría empezarse a " hacer volar la tierra."

Una mañana, no mucho antes de que los Estados Unidos tomaran posesión de la Zona del Canal, el doctor Amador, jefe de sanidad entonces de la ciudad de Panamá,

Vista de los terrenos del hospital, Ancón.

encontró al Cónsul norteamericano. Algo grave inquietaba al Doctor, porque su fisonomía demostraba ansiedad.

—Cónsul—dijo al estrecharse ambos las manos—tenemos seis casos de fiebre amarilla.

Al oir esta mala noticia se perturbó igualmente el Cónsul, y ambos discutieron lo que podría hacerse a fin de

Digitized by Google

detener los progresos de la epidemia. El doctor Amador, como ocurría generalmente, se consideraba impotente en presencia de tan aterrador enemigo.

A la mañana siguiente se encontraron otra vez, por casualidad, ambos personajes:

—Señor Cónsul—dijo el doctor Amador, sonriente y feliz ahora—me complace manifestar a usted que no tenemos caso alguno de fiebre amarilla en la ciudad.

—¿ Cómo es eso?—preguntó el Cónsul.

—Los atacados ayer son todos cadáveres—replicó el Doctor.

Esta historia se refiere a menudo para ilustrar la indiferencia o el fatalismo con que la gente de Panamá había llegado a considerar las enfermedades tropicales, tan comunes en el Istmo. Allí, como en otras muchas localidades de la misma latitud, estaban convencidos de la imposibilidad de emplear medio alguno eficaz para evitar la dolorosa pérdida de vidas. O ignoraban las causas de las enfermedades o, si las conocían, no parecía ser de tanta importancia para ellos la continua mortandad que se molestasen en buscar y ponerle remedio. Toda la historia de Panamá, desde los tiempos de Colón, aparecía fúnebremente ilustrada con una lista sin fin de fallecimientos, causados por la malaria, la plaga bubónica y la fiebre amarilla. Verdad es que los indígenas estaban acostumbrados al clima y no sufrían tanto como los que venían de otros países; pero el promedio de defunciones, aun

Digitized by Google

entre los naturales, era siempre elevadísimo. La mortandad entre los obreros franceses horrorizó al mundo entero. Panamá se había conquistado una triste reputación de insalubridad.

Antiguas condiciones. Ahora parece casi increíble que tanto Colón como la Capital fueran, hace muy pocos años, los centros más asquerosos y fétidos. Para convencernos de esta aserción examinemos algunas ilustraciones que nos mostrarán el estado real y verdadero en que se hallaban dichas poblaciones.

En la lámina de la página al frente tenemos una calle de Panamá como se veía hace algunos años. Cruzarla era difícil; ¿cómo había de ser posible vivir en una de sus casas sin gran riesgo para la salud? ¿Vense señales de alcantarillado o de bocas de riego? No, puesto que no los había. ¡Ni siquiera un sumidero, una cloaca o alcantarilla, desagüe o cañería para agua, en una ciudad de treinta mil habitantes! Es cierto que no todas las calles estaban en tan mal estado como ésta, pero había muchas iguales y aun peores. Sin embargo, no es esto todo; imaginemos que, con mucha dificultad, logramos colocarnos en la parte de atrás de esas casas que descubrimos. No nos será posible permanecer mucho tiempo, pero sí el necesario para fijarnos en que todos los desperdicios de varios años se hallan acumulados en el patio. Desde allí las aguas sucias fluyen lentamente hacia la calle, que es por donde encuentran salida. Tanta lluvia

Digitized by Google

Avenida Norte, Panamá, en el estado en que se encontraba hace algunos años.

Digitized by Google

como cae conserva en remojo toda aquella masa de inmundicias. El ardiente sol de los días claros no basta para secar tales lugares. Fétidos olores y enfermedades sin cuento tenían que ser de ocurrencia diaria.

El Presidente Taft describió así las calles de la ciudad de Panamá: "Están cenagosas en tiempo de lluvia, polvorientas en tiempo seco y llenas de enfermedades en toda clase de tiempo."

Pero ¿qué son esos curiosos barriles detrás de las casas? Examinando su interior notaremos extrañas ondulaciones en perpetua moción, sobre la superficie del líquido que contienen y descubriremos cuerpos microscópicos, como de gusanos, cada uno de los cuales producirá un mosquito que se emancipará volando fuera de la inmunda prisión. Ni aun los mosquitos pueden vivir allí. Entre éstos están, sin duda, los de esa clase tan temida que llevan en sí el germen de la fiebre amarilla. Indagando nos informamos de que esos asquerosos y hediondos barriles contienen agua potable, y se querrá convencernos de que no hay otro medio de obtenerla en Panamá.

Una fotografía de una calle de Colón nos demostrará peores condiciones aún. La ciudad fué fundada sobre terrenos tan bajos que se dificultaban los desagües. Las casas de las personas pudientes no estaban mal acondicionadas; pero las de la clase baja eran, más que habitaciones, descuidadas y corrompidas zahurdas, diseminadas

Digitized by Google

Avenida Norte, Panamá, con el nuevo pavimento.

Digitized by Google

por entre los pantanos y la marisma, donde reinaban los mosquitos en un ambiente venenoso.

Si las dos metrópolis panameñas estaban en tal estado sanitario, ¿cuál sería la condición de las veinte o más pequeñas y miserables aldeas a lo largo de la línea del Canal?

El Coronel Gorgas. Por todo lo descrito, hízose patente a la Comisión del Canal que la realización del proyecto que allí la llevaba sería imposible mientras que continuase aquel estado de infección. Ante todo se propuso nombrar a una persona que se hiciera cargo de sanear la Zona del Canal y sus dos ciudades principales. La persona elegida había de ser experimentada en enfermedades tropicales y en combatirlas; hombre de valor y de paciencia sin límites, a quien se le daría todo el dinero, ayuda y tiempo necesarios para llevar a cabo empresa de tanta responsabilidad. El hombre elegido para esta importantísima misión fué el coronel William C. Gorgas, del Cuerpo de Sanidad del Ejército de los Estados Unidos. La experiencia demostró más tarde lo muy acertado de la elección. El doctor Gorgas había eliminado de la Isla de Cuba la fiebre amarilla en ocho meses, allí donde había sido endémica durante más de ciento cuarenta años. Pero la obra de Panamá había de ser mucho más difícil; lo bastante para desanimar a un hombre menos tenaz y enérgico. Cuando el doctor Gorgas terminó su primera inspección de la Zona del Canal y declaró que haría de

Digitized by Google

Una calle de Colón antes del pavimento.

Digitized by Google

ella una residencia habitable para gente blanca y limpia, el mundo sonrió con malicia, anticipando el fracaso que habría de seguir a tal declaración. Veamos cómo hizo buena su promesa.

La Compañía Francesa del Canal de Panamá había

El doctor W. C. Gorgas, Coronel del Cuerpo Médico del Ejército de los Estados Unidos, jefe superior de sanidad de la Zona del Canal.

edificado costosos hospitales en Colón y en la Capital, amplios edificios que estaban agradable y convenientemente situados, especialmente el de Ancón.

El coronel Gorgas agrandó y mejoró dichos hospitales, poniéndolos a cargo de un cuerpo de doctores expertos

Digitized by Google

y de enfermeros de profesión. Además se edificaron otros hospitales más pequeños y campamentos para enfermos en puntos convenientes a lo largo de la línea del Canal.

Una labor penosa que hubo de hacerse fué extraer

Otra vía en Colón, antes de pavimentar.

de las poblaciones las suciedades acumuladas durante muchos años. Los primeros informes del coronel Gorgas atestiguan que cada mes se sacaban millares de carretadas de desperdicios e inmundicias.

A fin de hacer un acabado saneamiento en las ciudades de Panamá y de Colón, y de conservarlas limpias des-

Digitized by Google

pués, fué necesario pavimentar las calles, construir un buen sistema de alcantarillado y establecer abundante surtido de agua potable.

Estos tres indispensables auxiliares exigieron muchos meses de trabajo efectuado por varios miles de hombres;

Calle Bolívar, Colón, después de saneada y pavimentada.

pero tiénese la convicción de que la labor fué hecha a conciencia. Actualmente hay calles bien pavimentadas y enjutas, profusión de desagües, mangas de riego y alcantarillado. Sobre las colinas de las inmediaciones de Panamá y de Colón se edificaron excelentes depósitos, en los que se ve que el agua es abundante, pura y buena.

Digitized by Google

Por medio de cañerías se conduce a las diferentes poblaciones en la proporción debida, con objeto de dar a cada habitante cincuenta galones diarios, cantidad más que suficiente para la limpieza y el consumo de una persona.

Calle en Colón, pavimentada y limpia.

La Zona limpia. Todo el trabajo descrito encontró inexplicable oposición por parte de muchos habitantes de Panamá, quienes estaban satisfechos y preferían las condiciones antiguas. El doctor Gorgas eligió cierto número de indígenas que dispersaba a diario por entre las clases bajas, a fin de enseñarles las inmensas ventajas de tener sus casas, calles y personas aseadas.

Los inspectores sanitarios tuvieron éxito en definitiva, y ahora se nota en todas las clases el deseo de cooperar al

Digitized by Google

sistema, nuevo para ellos, de vivir y conservarse pulcros. Respecto al agua, todos la usan en abundancia y es un espectáculo común y divertido ver a los negritos gozar del frío elemento al salir de las bocas de riego.

Depósito de agua de " Mount Hope," donde el líquido es abundante, puro y sano.

Tres enfermedades mortíferas. Las tres enfermedades más temidas por los que de otras partes del mundo van a Panamá son, como ya hemos dicho, plaga, malaria y fiebre amarilla. La primera es importada generalmente por ratas, moscas u otros parásitos, a bordo de buques procedentes de puertos infectados. Las ratas de esos vapores contagian a otras de los muelles, y así llega a

Digitized by Google

introducirse el germen entre los moradores. Para acabar con la plaga era necesario concluir antes con los mamíferos. Todos los buques que entran en puerto son minuciosamente inspeccionados y las ratas envenenadas. Toneladas de esta clase de veneno se colocan semanalmente donde

Apertura del sistema de obras hidráulicas frente a la catedral de Panamá. 4 de julio de 1905.

estos perniciosos animales puedan alcanzarlo sin dificultad. Para ello hay organizada una "Brigada Ratera" en la que toma parte un número considerable de hombres, cuya sola ocupación es la destrucción de los pequeños cuadrúpedos que dan nombre a la fuerza. El trabajo de ésta ha exterminado los roedores casi por completo, y la

Digitized by Google

Zona del Canal está ahora libre del peligro de la plaga bubónica.

Las mismas radicales medidas se tomaron para evitar la malaria y la fiebre amarilla, enfermedades ambas comunes en un clima tropical como el de Panamá. El peligro estriba en que los mosquitos que pican a los infectados llevan el veneno a los no contaminados; de modo que un enfermo puede contagiar a muchos sanos. No todos los que tienen la malaria mueren, pero son pocos los que se salvan de la fiebre amarilla.

Un chico pidiendo baño.

Si el mosquito portador de la fiebre, llamado el "Stegomyia," pica a un atacado, puede llevar el veneno en su aguijón durante algunos meses. Por otra parte, el "Anopheles,"

Digitized by Google

que es el nombre dado a la especie que propaga el virus de la malaria, lo conserva únicamente por unos días, pero vuela más de prisa, va más lejos que el Stegomyia y pica lo mismo de día que de noche.

Brigadas contra el mosquito. Para vencer la malaria y la fiebre amarilla se hacía necesario acabar con los mosquitos. Esto parecía tarea punto menos que imposible, pero el doctor Gorgas y su gente la acometieron con bizarría, para lo cual se formaron una "Brigada Anopheles" y una "Brigada Stegomyia." Los naturales comentan todavía irónicamente cómo veían a veces a los auxiliadores del doctor Gorgas corriendo detrás de un "infeliz microscópico mosquito." Pero nada de chistoso tuvo el caso para los insectos que, atacados sin tregua ni cuartel por todas partes, llegaron a desaparecer.

El baño concedido.

Digitized by Google

En las lagunas estancadas se vaciaban con prodigalidad latas de petróleo y de "aceite para mosquitos;" a los barriles destinados a recoger el agua de lluvia se les protegió con tupida malla metálica; se excavaron leguas de zanjas; se desaguaron las lagunas; se cortó y quemó gran extensión de manigua y se ensayaron todos los métodos imaginables a fin de destruir los criaderos. Las casas se fumigaban con frecuencia, se alambraban cuidadosamente y se aislaban los casos de fiebre. Ardua e interminable tarea sería detallar aquí los mil medios que se emplearon para librar la Zona de aquellas plagas, no sólo concluyendo con las que había sino impidiendo la procreación. Para esto fué necesario la constante vigilancia de millares de hombres.

Después del baño. En casa otra vez y feliz.

Debemos observar que todo este trabajo era simultáneo con la llegada de miles de trabajadores ignorantes, de quienes era difícil conseguir que pusieran en práctica los medios más rudimentarios para su propia protección.

Digitized by Google

¡Con cuánta ansiedad debió de haber esperado y estudiado el doctor Gorgas los informes sanitarios que se publicaban diaria y mensualmente! ¿Abandonaría el mortífero enemigo la Zona, al mismo tiempo que desaparecían la inmundicia y los mosquitos? El número de defunciones

Avenida de las Palmas en Cristóbal.

bajaba, aunque lentamente, mes por mes; los casos de fiebre amarilla fueron menos cada día, hasta que, por último, no se pudo registrar uno solo. Esto se consiguió en mayo de 1906, y no es probable que acontezca ningún otro mientras que se esté construyendo el Canal. Con la fiebre se destruyó también mucha malaria y los casos

Digitized by Google

que ocurren de esta última son muy leves; a menudo, poco más serios que un fuerte resfriado en el Norte.

Panamá saludable. La gran lucha ha sido costosa y continuará siéndolo. Los Estados Unidos invertirán quizás en ella hasta diez millones de dólares antes de que se concluya el Canal, pero nadie pone en duda que será dinero bien gastado. Pueden los norteamericanos estar orgullosos de haber hecho de la Zona del Canal un lugar donde el trabajador disfruta de la misma inmunidad que puede gozar en el paraje más sano del mundo. ¡La batalla para la construcción del Canal estaba ganada a medias cuando así se venció la terrible calamidad!

Digitized by Google

CAPÍTULO XIII

SE CONGREGA UNA FUERZA DE TRABAJADORES

Si fué difícil hacer de la Zona del Canal un lugar donde se pudiera trabajar sin peligro de enfermedades, no lo fué menos conseguir número suficiente de buenos peones. No hay duda de que el obrero norteamericano es uno de los más competentes y eficaces del mundo. Si se hubiera podido persuadir a bastantes de ellos para que trabajaran en Panamá se habría resuelto el problema y construídose el Canal en breve plazo. Pero esto no fué factible, porque a pesar de los crecidos jornales que se les ofrecieron la mayor parte prefirió permanecer en sus casas. La Comisión del Canal se vió, pues, obligada a buscar los mejores trabajadores obtenibles procedentes de climas parecidos al de aquella región.

Los "Hombres Oro." En la construcción del Canal y en el ferrocarril de Panamá hay empleados unos cuarenta mil obreros de todas clases. De ellos, cinco mil próximamente, norteamericanos casi en su totalidad, son diestros maquinistas, delineantes, empleados de oficinas, peritos en

Digitized by Google

pólvora o pirotécnicos, agrimensores, sobrestantes, inspectores, capataces, etc. Los inteligentes opinan que jamás se había visto congregada antes fuerza tan numerosa de expertos trabajadores para ninguna obra. Es en efecto un brillante total de especialistas, sin cuyo juicio, buena fe,

Hora de la comida en un hotel de la Comisión.

entusiasmo y actividad no se terminaría probablemente el Canal. Por todas estas razones se les paga con esplendidez y se tiene con ellos toda clase de solicitud y miramiento. El sueldo que reciben es vez y media más que el mayor que podrían ganar en Norteamérica por el mismo trabajo. Esa retribución se les paga en oro, por lo

Digitized by Google

que son conocidos en la Zona con el nombre de " Hombres Oro."

El contraste entre el obrero norteamericano y el indígena es muy notable. Obsérvese a los últimos ociosamente asomados a las ventanas, sentados a la

Los " Hombres Oro," a la mesa, Cristóbal.

sombra o en los portales, presenciando con frialdad e indiferencia el impetuoso trabajo de los primeros. Son delgados, anémicos, indolentes, impasibles, sin que jamás se altere el amarillo pardo de sus carnes.

Pero cuando se observa a los mecánicos de todas clases y capataces norteamericanos, se ve plétora

Digitized by Google

de salud retratada en sus animados semblantes. Son inquietos, trabajadores, activos, perspicaces, ingeniosos, y prontos a tomar un pico o una azada para mostrar cómo debe hacerse el trabajo.

Su buen humor es inagotable, aunque nunca altera

" Side Street," Cristóbal. Residencias de los " Hombres Oro."

la firme y enérgica expresión de mando que tan bien han sabido interpretar los torpes jamaicanos.

Como quiera que los Hombres Oro no temen las enfermedades en la Zona del Canal, muchos han llevado a sus familias. En poblaciones como Cristóbal, Ancón y otras pueden observarse sus casas, bien y conveniente-

Digitized by Google

mente edificadas. Sus hijos frecuentan las escuelas norteamericanas establecidas en la Zona, y todos parecen felices con su suerte.

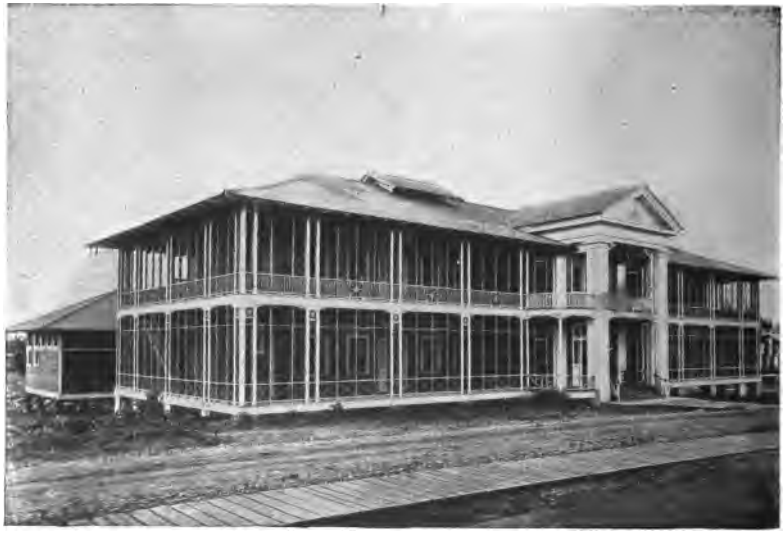
Durante las horas de recreo estos Hombres Oro son festivos y amigos de divertirse a su manera, desarro-

Casas cómodas y bien construídas.

llando su físico o su inteligencia. Les encontramos entretenidos ya en deportes como juegos de pelota, a los que los norteamericanos son muy aficionados: "base-ball," "foot-ball," "basket-ball" y "tennis"; ya en otros ejercicios de agilidad, fuerza y destreza; ora leyendo en los "clubs" provistos por la Comisión del Canal, ora descansando.

Digitized by Google

A todo lo largo de la línea del Canal hay muchos centros, dirigidos por la "Young Men's Christian Association" (Sociedad de Jóvenes Cristianos). Hállanse establecidos círculos sociales y bibliotecas para señoras; se organizan partidas de pesca, jiras, romerías y otros



Un "Club" de la Comisión en Empire.

esparcimientos que hacen alegre la vida, tanto para el sexo delicado y bello como para el fuerte.

Los "Hombres Plata." A los 35.000 trabajadores ordinarios se les paga en plata de Panamá o su equivalente y son conocidos por "Hombres Plata." El jornal corriente es por término medio de un dólar, oro

Digitized by Google

norteamericano, equivalente a dos pesos en moneda panameña.

Se recordará que cuando la construcción del ferrocarril de Panamá, fué muy difícil obtener trabajadores competentes que resistieran el clima de aquella región. La

Obreros jugando a los bolos.

compañía francesa de Lesseps tuvo el mismo inconveniente y opinó que los negros antillanos, los de Jamaica sobre todo, eran los mejores obreros obtenibles en gran número. La experiencia lo ha demostrado durante el trabajo actual.

Los jornales que reciben estos negros son superiores a los que acostumbraban ganar; tienen hospitales gratis,

Digitized by Google

habitaciones limpias y buen alimento. Los que conozcan las miserables y asquerosas chozas en que viven sus connaturales, comprenderán lo satisfechos que deben estar con la suerte que el Canal les ha deparado.

La Comisión del Canal provee el rancho para los

Viviendas aseadas y cómodas en los barrios de los trabajadores ordinarios, Colón.

negros, compuesto de tres comidas diarias, por treinta centavos. Al principio se oponían al reparador alimento que se les suministraba, porque decían que les impulsaba a trabajar. Consiste en arroz, habichuelas, cebollas, carne de vaca fresca y salada, bacalao, manteca, pan, azúcar y café, alternando todo con patatas y plátanos.

Digitized by Google

A pesar de este buen tratamiento, el negro de Jamaica es mal trabajador y un gran e incorregible haragán. En su mayor parte son torpes, estúpidos e ignorantes; sus movimientos son lentos y faltos de toda energía, y se oponen

Negros jamaicanos a la hora del rancho.

a trabajar a la lluvia, corriendo en busca de protección apenas caen las primeras gotas.

Míster Theodore P. Shonts, ex presidente de la Comisión del Canal, relata la siguiente anécdota para ilustrar el modo de trabajar de los negros jamaicanos:

" De la bodega de un barco se descargaba una pesada pieza de maquinaria, cuando ocurrió un pequeño incidente

Digitized by Google

y el capataz envió a uno de los de su cuadrilla para reparar el daño, lo cual hizo como se le ordenara. Algunos minutos después descubrió a su emisario sentado tranquilamente en el lugar a donde había sido enviado. —¿Qué hace

Interior de un comedor para obreros europeos.

usted?—le gritó.—Me dijo *uté* que viniera aquí, *zeñó*.—Bien, pero ¿por qué no ha vuelto usted ya?—*Uté* no me dijo *ezo*, *zeñó*."

El trabajo efectivo de esta gente no representa, en verdad, una mitad del de la misma clase de obreros en cualquier otro país.

Mejores que los negros, respecto al valor de su trabajo,

Digitized by Google

son algunos indios asiáticos, de los que no hay muchos en el Canal. De Asia fueron originalmente a las Antillas inglesas y de allí a Panamá. ¡Qué seres tan raros son, con sus curiosos turbantes y sus rostros extraños! Más corpulentos y enérgicos que los etíopes, trabajan despacio,

Trabajadores asiáticos con sus curiosos turbantes y aspectos extraños.

pero continuamente. La Comisión se alegraría de poder contratar mayor número de estos trabajadores porque son pacíficos, sobrios e industriosos. Su ocupación usual es transportar cajas con cincuenta libras de dinamita, desde los polvorines hasta donde estén los otros operarios. Tienen gran orgullo de su raza, se aislan de los que no son

Digitized by Google

sus compatriotas y conservan siempre muchas de sus originales costumbres.

De todos los " Hombres Plata " los más satisfactorios son primero los españoles y los italianos después. Su trabajo duplica en cantidad y valor al de los negros por

Un grupo de trabajadores españoles.

lo que reciben, justa y equitativamente, mucha mayor retribución. Hay unos ocho mil obreros de estas dos nacionalidades, llegados casi todos a Panamá directamente de sus respectivos países.

Los españoles son los que menos sufren de las inclemencias del clima y, por lo tanto, los más eficaces. No

Digitized by Google

son altos, pero sí musculosos, deseosos de aprender y ávidos de ascender a mejores puestos. Donde quiera que se necesita fuerza e inteligencia, éstos son los hombres de quienes hay que servirse, sin que les desanimen la lluvia ni otros obstáculos.

Hay operarios de muchas otras nacionalidades, diseminados en uno y otro lado del Canal, pero escasos en número.

Un grupo de italianos.

Con los obreros descritos, bajo la hábil dirección y guía del Hombre Oro, la obra magna que nos ocupa avanza rápidamente.

Otro punto que nos falta examinar acerca del contingente de trabajadores, es el problema de la alimentación y provisión de ropa y otros requisitos para cuarenta mil personas, teniendo los mercados a dos mil millas de distancia.

Abastecimientos. Seguramente no es éste asunto de secundaria importancia; por lo tanto, el programa en que se incluyó ramo tan importante se planteó con el

Digitized by Google

mismo esmero que los demás y tuvo, consiguientemente, idéntico satisfactorio resultado. En Cristóbal y en otras doce aldeas se edificaron grandes almacenes, donde pueden comprarse alimentos y artículos de primera necesidad, casi a precio de costo. Erigiéronse inmensos refrigeradores

Tren típico para obreros.

en Colón, como asimismo dependencias, a fin de conservar en perfecto estado las carnes, legumbres y otras provisiones expuestas a averiarse. Todas las mañanas pasa temprano un tren especial, propiamente acondicionado, con objeto de reponer los acopios de víveres en la línea del Canal. Con tales preparativos se ha llegado a con-

Digitized by Google

seguir que en los hoteles y casas para cocinar los ranchos se sirvan alimentos tan puros y sanos como pudieran encontrarse en cualquiera capital.

Digitized by Google

CAPÍTULO XIV

LA MAQUINARIA DEL ISTMO Y EL FERROCARRIL DE PANAMÁ

Según antiguo decir, el mal operario echa siempre la culpa de su pobre trabajo a sus herramientas. No es menos cierto que el hábil operario no puede trabajar diestramente con malos instrumentos. Teniendo esto en cuenta, los Estados Unidos decidieron que las herramientas y las máquinas fueran inmejorables.

Ya dijimos que en nuestra opinión el operario norteamericano es uno de los mejores del mundo, y agregaremos que concluye la mayor cantidad de labor en el menor tiempo posible. Quizás consista esto en que tiene mejor y más eficaz maquinaria que la de sus colegas de otras nacionalidades. Por todos los extensos Estados de la Unión, tanto en las granjas o heredades como en las fábricas, en los molinos y sobre las carreteras, en los ferrocarriles, a bordo de los buques y en las minas, se encuentra una vastísima cantidad de admirables aparatos, con los que se trabaja fácil, barata y rápidamente; labor que no podría hacer un número de manos humanas por ilimitado que fuere.

Digitized by Google

Entre la maquinaria, quizás sea la más interesante la destinada a las difíciles tareas de cortar, elevar y transportar; mucha de la cual veremos a lo largo de la línea, como auxiliar tan poderoso para los trabajadores, que sin ella serían insuperables las dificultades de la canalización de Panamá.

Vieja maquinaria francesa. Cuando en 1904 compró el gobierno de los Estados Unidos la propiedad de la compañía francesa, tomó posesión de una inmensa cantidad de maquinaria de toda clase, distribuída a lo largo del Istmo. En su mayor parte había estado en servicio desde 1889 y era anticuada; otra porción considerable estaba arruinada a causa del abandono en que había permanecido tantos años; alguna, sin embargo, pudo utilizarse, como fué el caso con unas ciento veinticinco locomotoras, además de lanchones, dragas, remolcadores, volquetes, etc., y muchas millas de vía férrea. El trabajo realizado durante los dos primeros años de preparación se hizo, en su mayor parte, con estos anticuados recursos, algunos de los cuales todavía podemos ver en uso. Se calcula que la vieja maquinaria francesa representó para el gobierno de los Estados Unidos un valor equivalente a dos millones de dólares.

Nuevo apresto. Sin embargo, más tarde se hizo absolutamente necesario un nuevo equipo, y volvieron las dificultades por razón de la distancia que separa a Panamá del centro abastecedor. Finalmente se allanaron

Digitized by Google

aquéllas y se embarcaron con destino al Istmo locomotoras, volquetes, dragas y excavadoras mecánicas, lanchones, trituradoras de roca y una vastísima cantidad de instrumentos y herramientas manuales. Se proveyó a la Zona de muelles de carga y descarga, se tendieron

Almacenes, Empire.

largas líneas de vía férrea para transporte del pesado material, y se levantaron instalaciones para el almacenaje y la mezcla del cemento, de tamaño tan colosal que no han tenido igual en ninguna parte. Son asimismo dignos de mención otros aparatos de aire comprimido para impeler los barrenos, y un inmenso taller de composturas en

Digitized by Google

general. Maravilla, ciertamente, al viajar por la Zona, la magnífica colección de instrumentos de trabajo que la Comisión ha proporcionado.

En Empire, por ejemplo, se construyó próximo a la línea del Canal, uno de los dos grandes talleres para

Empire. Uno de los dos grandes talleres de reparaciones.

composturas, donde entran directamente los trenes cargados con las mayores piezas de maquinaria, edificio en que se encuentran constantemente ocupados mil operarios. Allí se ven una fundición, un taller para aserrar madera y todo lo necesario para composición o reconstrucción por grande y complicada que sea.

Digitized by Google

Cerca de los talleres de reparaciones se levanta el gran almacén dividido por inmensos compartimientos, y cada uno de éstos provisto ordenadamente de estantes que contienen los diez mil artículos diferentes que se usan en la obra del Canal, rotulados debida y cuidadosamente.

Departamento de los diez mil artículos cuidadosamente rotulados y ordenados.

Supongamos que se presenta de pronto un obrero con una nota de algún ingeniero o sobrestante. Una excavadora se ha roto, o se ha descompuesto una perforadora, y se necesita substituir rápidamente la pieza fracturada. Los encargados del almacén proporcionan al instante el requerido artículo, el obrero sale inmediatamente y

Digitized by Google

pocos momentos después la máquina vuelve a funcionar. Éste es el método norteamericano: evitar la confusión y la falta de materiales y con ello toda demora o entor-

La vía del ferrocarril de Panamá. Coche particular del Presidente de la Comisión.

pecimiento. "El tiempo es oro" en Panamá como en cualquiera otra parte.

Empire. En los alrededores de los talleres y del gran almacén de Empire se ha formado la mayor población de la Zona, excepción hecha de las ciudades de Colón y Panamá. Es un placer ver lo aseado y ordenado de este lugar, más parecido a un parque que a un poblado. El terreno se ha despejado de manigua hasta una gran distancia de su

Digitized by Google

límite, y como en todas las nuevas poblaciones de aquella región, la Comisión se ha dedicado eficazmente a convertirla en agradable y sana residencia.

El ferrocarril de Panamá es hoy propiedad de los Estados Unidos, cuyo gobierno, en vista de que todo lo

Tipos de las nuevas locomotoras norteamericanas.

dejado por la antigua compañía: muelles, astilleros, almacenes, vías, locomotoras, vagones, etc., tenía gran necesidad de renovación, y de que nada estaba a la altura del incremento mercantil que se viene notando en el Istmo, lo ha reformado totalmente. La compañía vendedora había seguido la costumbre de hacerlo todo empleando

Digitized by Google

los medios más costosos. La descarga de carbón de los vapores es buen ejemplo de este aserto, pues se efectuaba a brazo por los negros y costaba a razón de dólares 1.30 por tonelada. La Comisión instaló una máquina moderna, elevadora de carbón, con la que resultó el trabajo mejor y más prontamente ejecutado, por 0.12 centavos la tonelada. De igual manera se mejoró la vía férrea en toda su longitud, con modernos andenes, ochenta y dos poderosas locomotoras y el material rodante, hasta haber quedado todo en excelentes condiciones.

Las mejoras mencionadas exigieron muchos meses de tiempo y la inversión de grandes sumas, por lo cual tuvo que demorarse el comienzo de la verdadera excavación.

Digitized by Google

CAPÍTULO XV

CANALES DE ESCLUSAS Y A NIVEL DEL MAR

Los dos años invertidos en el lento y costoso trabajo de preparación que hemos descrito, parecieron muy largos a los que anhelaban "ver volar la tierra." Durante ese tiempo se hizo también un detenido e inteligente estudio del terreno, entre Colón y la ciudad de Panamá, a fin de fijar la clase de canal que sería preferible. Los canales para buques no son todos iguales; los hay de dos tipos, que necesitamos conocer antes de pasar adelante.

Tipo de canal a nivel del mar. El primero es el tipo a nivel del mar, que no es de difícil comprensión. Un canal a nivel del mar para buques quiere decir simplemente la construcción de una zanja, tan ancha y profunda cuanto se desee, excavada al mismo nivel entre dos volúmenes de agua. El líquido fluye libremente por la zanja, desde el uno al otro extremo. El canal, por lo tanto, es lo que en geografía se llama un "estrecho," artificial en este caso, y sirve para que los buques pasen de océano a océano sin dificultad.

De los nueve canales para buques que se conocen hasta ahora, hay tres a nivel del mar: el de Cronstadt,

Digitized by Google

el de Corinto y el de Suez. A este último nos hemos referido ya en el curso de esta obra. Seis son del tipo de esclusas.

El Canal de Cronstadt, Rusia, tiene veinte pies de profundidad, unos trescientos de ancho y diez y seis millas de largo. Costó dos millones de libras esterlinas y se inauguró el año 1890.

El Canal de Corinto está en Grecia, y une los golfos de Corinto y de Ægina; tiene cuatro millas de largo y la construcción, que comenzó en 1884 y terminó en 1893, costó un millón de libras esterlinas. La ilustración de la próxima página, con el yate "Corsair," propiedad de un opulento banquero norteamericano, da buena idea de un canal para buques a nivel del mar.

La fotografía ilustra también varios detalles interesantes acerca del Canal de Corinto que, como puede observarse, es perfectamente recto en toda su extensión. La profundidad del agua dentro del canal es de veintiséis pies, pero la anchura en su fondo tiene solamente sesenta y nueve pies y ochenta en la superficie del agua. Imaginemos un gran trasatlántico de ochenta y ocho pies de ancho, próximo a pasar. No le sería posible. Dos buques de mucho menor tamaño, no podrían cruzarse tampoco, siendo lógico deducir, por lo tanto, que en su estado presente el Canal de Corinto no sirve para los grandes vapores que transportan el comercio universal.

Ningún otro canal para buques tiene márgenes tan

Digitized by Google

El " Corsair," pasando por el Canal de Corinto en Grecia.

Digitized by Google

altas como éste, lo que no es peligroso allí porque la lluvia no es mucha durante el año y porque no hay río que desemboque en el canal.

Tipo de esclusas. Pero el tipo de canal a nivel del mar sería muy difícil si las dos masas de agua que fueran a unirse no estuviesen al mismo nivel, o cuando el terreno entre ellas fuera demasiado quebrado y alto para cortarlo. Entonces se hace necesario un canal con esclusas, y éste es el segundo tipo.

Para comprender exactamente lo que es un canal con esclusas, tomemos como ejemplo el Canal de las Cataratas de Sault Ste. Marie, Estados Unidos, que une el Lago Supérior y el Lago Húron, en el Estado de Míchigan. Este pequeño canal tiene milla y tercio de largo por ciento sesenta pies de ancho y veinticinco de fondo. Lo importante que hay que observar es que el Lago Supérior es unos veinte pies más alto que el Lago Húron.

Si una embarcación del Lago Húron navega por el extremo inferior del canal y desea pasar al Lago Supérior, tiene que ser elevada veinte pies en cierto lugar del canal. Si, por el contrario, un barco desea pasar en dirección opuesta, tendrá que descender los mismos veinte pies. Este ascenso o descenso se hace en un lugar determinado del canal llamado " esclusa."

Una esclusa. ¿Cómo funciona una esclusa? Algunas fotografías y el dibujo presente servirán para la mejor

Digitized by Google

comprensión. En este último se ve que la esclusa es una porción del canal, circundada por fuertes muros y por dos compuertas: A y B, una a cada extremo. Las paredes o muros son ordinariamente de mampostería o de hormigón

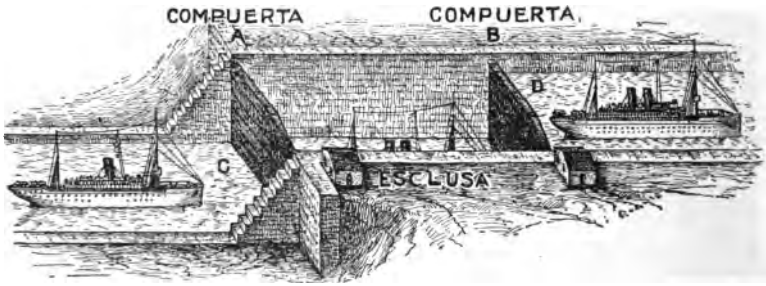


Diagrama que indica cómo funcionan las esclusas.

o concreto, y las compuertas se abren y cierran a voluntad por medio de un motor.

La parte C está al más bajo nivel y la D al más alto. El buque de vapor "Sault Ste. Marie" en la parte C está pronto a entrar en la esclusa. Ábrese la compuerta A, que vuelve a cerrarse herméticamente detrás del vapor, el cual queda dentro de la esclusa, donde se le ve ya en la segunda posición, dispuesto a ser elevado. El interior de la esclusa está en comunicación con los niveles de las aguas exteriores por medio de grandes cañerías. Cuando se abren los chorros de éstas, el agua del nivel superior se precipita y llena rápidamente la esclusa. Entretanto el buque ha sido elevado por el agua entrante hasta que

Digitized by Google

El procedimiento en operación. Un vapor en la esclusa.

Digitized by Google

flota en la esclusa, a nivel de la parte superior del canal. Entonces se abre la compuerta B y el buque sigue navegando.

Igual procedimiento se seguirá con un buque que se desee vaya en dirección contraria. Se abre la compuerta B y la esclusa se llena de agua. Pasa el buque, la compuerta se cierra herméticamente detrás de él; ábrense entonces los caños; el agua en la esclusa se vacía hasta ponerse a la altura del nivel más bajo; entonces se abre la compuerta A y el buque prosigue su viaje.

La esclusa en operación. Si nos fijamos ahora en la fotografía de la gran esclusa en el Canal de "Sault Ste. Marie," veremos el procedimiento en la práctica. Este canal tiene dos esclusas, separadas por la casa edificada entre ellas, donde está instalado el motor que suministra la fuerza para mover las compuertas. A la derecha y a distancia puede verse el nivel superior del canal; a la izquierda un buque en la esclusa. Los caños están abiertos, porque el agua se precipita fuera a nuestro frente, formando blanca espuma. El buque descenderá al nivel inferior, que se muestra en el primer plano, y saldrá de la esclusa. Aquí, en primer término, otro buque espera para entrar en la esclusa y ser elevado. A la derecha, un tercer buque ha descendido ya y está precisamente saliendo de la otra esclusa.

De todas las esclusas de gran tamaño en el mundo, no habrá probablemente ninguna más a menudo ocupada

Digitized by Google

que estas dos en " Sault Ste. Marie," por cuyo canal pasan durante el año tres veces más buques que por el de Suez, y llevan más de treinta millones de toneladas de carga y miles de pasajeros.

Cuando dos esclusas están colocadas en la forma en

Una esclusa vacía.

que aparecen las de la fotografía, se dice que están por duplicado. Si " Lake Supérior " estuviese mucho más de veinte pies más elevado que " Lake Húron," una sola esclusa no podría, probablemente, desempeñar su cometido de elevar y descender el espacio requerido. Sería necesario construir varias esclusas, una inmediatamente

Digitized by Google

después de otra a manera de grandes escalones, y cada una de ellas capaz de subir o bajar los buques en parte proporcional a la ascensión o al descenso total.

Esperamos que se haya comprendido lo que es un canal de esclusa. El " Erie," por ejemplo, entre Álbany y Búffalo, Estados Unidos, tiene siete pies de profundidad solamente; no es, por lo tanto, un canal para buques, por más que sus esclusas, de las que tiene setenta y dos en sus trescientas ochenta y siete millas de largo, estén construídas según el mismo plan acabado de describir.

Digitized by Google

CAPÍTULO XVI

EL CANAL DE ESCLUSAS EN PANAMÁ

¿ Cuál es el mejor tipo de canal para Panamá? A primera vista no parece difícil la contestación. Si fuera factible cortar de océano a océano un profundo conducto de unos quinientos pies de ancho en su fondo, y no resultase extremadamente costoso conservarlo franco para el paso de los mayores vapores trasoceánicos, éste sería el canal ideal. Pero uno de ese tipo, a nivel del mar, costaría lo menos trescientos millones de dólares más que un buen canal de esclusas y se necesitaría, relativamente, mucho más tiempo para construirlo. La idea fué rechazada por impracticable hace más de veinte años.

Lesseps proyectó originalmente un canal a nivel del mar, con veintinueve pies de profundidad y setenta y dos de anchura en su fondo, declarando que podría construirse en ocho años y que costaría seiscientos cuarenta millones de francos. Antes de su fracaso, sin embargo, se había visto ya en la necesidad de cambiar sus planes por el del tipo de esclusas, con una profundidad de quince pies solamente.

Digitized by Google

Por más de dos años después de la toma de posesión de la Zona del Canal por los Estados Unidos, invertidos en estudios y en interesante y provechosa discusión, en que tomaron parte ingenieros y otras autoridades científicas de todos los Estados de la Unión, se vaciló acerca del tipo de canal que convendría elegir. Mientras que se llevaban a cabo los trabajos preliminares para la limpieza y el saneamiento de la Zona, y se conseguían obreros y maquinaria, docenas de ingenieros trabajaban con objeto de determinar los planos del canal. Se hicieron excavaciones y taladros en varios lugares para ver la clase de suelo o de roca que se ocultaba bajo la superficie, y se tomaron toda clase de medidas antes de que, por último, se trazaran los mapas. Ambas Cámaras de Representantes discutieron extensamente el problema, y las revistas y los periódicos diarios publicaron cientos de artículos sobre el asunto.

La Junta de ingenieros consultores. A fin de obtener eficaz consejo, el Presidente Roosevelt nombró en 1905 una Junta consultiva, consistente en trece ingenieros eminentes: ocho norteamericanos y cinco extranjeros. Estas autoridades visitaron el Istmo, aprovechando cuanta oportunidad de observación se les presentaba para el estudio, y oyendo a cuantos podían sugerirles ideas, hasta que, en enero de 1906, publicaron sus informes. Los cinco ingenieros extranjeros y tres americanos recomendaron un canal a nivel del mar; los cinco americanos restantes

Digitized by Google

votaron por uno de esclusas. Al mismo tiempo la Comisión del Canal del Istmo, a cuyo cargo estaba la excavación, opinó a favor del canal de esclusa por cinco votos contra uno. En vista del resultado de la votación era difícil decidir cuál de los dos tipos sería el preferido.

Datos acerca de la ruta. Antes de examinar más cuidadosamente cada uno de estos tipos, conviene anotar los datos siguientes acerca de la ruta del canal. Primero; que un canal, de cualquiera clase que fuere, tendría cincuenta millas de largo desde el Atlántico al Pacífico, a saber: cuarenta y una millas de tierra, y nueve de canalizo en los puertos a ambos extremos.

Segundo; las cuarenta y una millas de tierra se dividen en cuatro partes: desde Colón en el Atlántico, hasta Bohío, atraviesa la vía doce millas de terreno bajo pantanoso, casi a nivel del mar. El de las próximas quince millas, desde Bohío a Bas Obispo, se eleva hasta unos cincuenta pies. Desde allí hasta Miraflores, nueve millas, el canal corta a través de las colinas, el punto más elevado de las cuales, " Gold Hill " en Culebra, está a 662 pies; y hay además el famoso Corte de Culebra, de trescientos doce pies, que ha sido perforado principalmente a través de una durísima roca. Desde Miraflores hasta el Pacífico la distancia es de cinco millas que, como las doce primeras desde Colón, están casi al nivel del mar.

Tercero; la mayor dificultad es dominar la avenida

Digitized by Google

del río Chagres, formada por éste y sus muchos tributarios. La ruta, por veintitrés millas, sigue el valle del río, cruzando y volviendo a cruzar su cauce. El Chagres es tan indómito torrente que durante la gran inundación de 1879, por ejemplo, la masa de agua que arrastró durante varias horas se estimó igual en volumen a la del río Niágara, universalmente famoso por la impetuosidad colosal de su corriente. Un canal, sea del tipo que fuere, ha de ser construído de tal manera que resulte invulnerable ante tales inundaciones.

Una vez tenidos en cuenta estos datos, procedamos a examinar los motivos en que se basaban los ingenieros para preferir uno u otro tipo.

Canal a nivel del mar. Los que favorecían un canal a nivel propusieron un canalizo de cuarenta y una millas de largo, ciento cincuenta a doscientos pies de ancho en su fondo y cuarenta de profundidad. Es decir, diez pies más profundo y unos setenta más ancho, por término medio, que el Canal de Suez. Ni sería factible darle más anchura sin incurrir en un gasto inmenso, ni construir el canal completamente recto como el de Corinto. De las cuarenta y una millas, diez y nueve presentan curvas tales que los buques tendrían que navegar con precaución, y a una velocidad no mayor de cuatro millas por hora. Si en las condiciones anotadas para un canal a nivel del mar, tuvieran que cruzarse dos buques, uno de ellos habría de detenerse y ser amarrado a la banda a

Digitized by Google

fin de evitar un choque. Dos de los grandes trasoceánicos no podrían cruzarse de ningún modo.

Hemos dicho que durante las primeras veinticinco millas desde Colón, irá principalmente el canal por un terreno de lodo blando y pantanoso, en el que se duda sea posible la excavación de un cauce de cincuenta á noventa pies, evitando que las orillas se socaven constantemente y obstruyan el canal. En las nueve millas del Corte de Culebra el cauce estaría tallado en la roca, a una profundidad de ciento a trescientos setenta y tres pies, corte enorme del que no ha habido ejemplo en la historia de la ingeniería y que no se sabe si podría efectuarse.

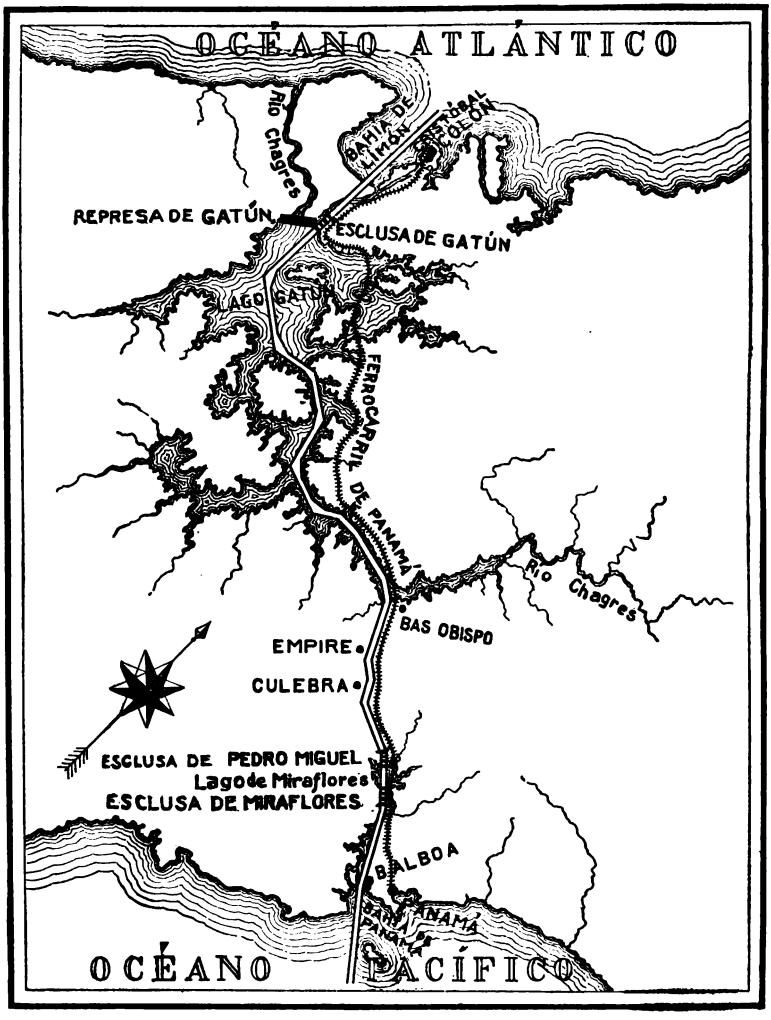
La excavación que habría de hacerse para este plan de canal a nivel del mar sería lo menos de trescientos millones de yardas cúbicas de tierra y roca. Cada yarda cúbica pesaría una tonelada. ¿Podríamos imaginar masa tan fabulosa? Si se formase con ella una pared de tres pies de ancho por veinte de alto, ésta se extendería alrededor del mundo. Para excavar el supuesto canal se necesitarían diez y ocho años de labor y la inversión de un capital de quinientos a seiscientos millones de dólares. La mente no puede concebir tales cantidades.

Canal de esclusas en Panamá. Observando ahora el mapa VIII, se comprenderá lo que es el canal de esclusa propuesto y en qué difiere del a nivel del mar. En ruta y en extensión son idénticos, y tendrán ambos los mismos

Digitized by Google

canalizos en los puertos de sus extremos. Empezando en Colón, habrán de excavarse dos millas y media hasta Gatún, un canalizo casi recto, de cuarenta y un pies de profundidad por quinientos de ancho. En Gatún se construirá una enorme presa, en el valle del río Chagres, formando un lago artificial, con un área de ciento sesenta y cinco millas cuadradas (cincuenta y cinco leguas o doscientos setenta y cinco kilómetros). La superficie del agua en el "Lago Gatún," como se llamará, estará a ochenta y cinco pies sobre el nivel del mar. Aquí se construirá además una doble serie de triples esclusas, a fin de elevar y bajar los buques estos ochenta y cinco pies. Durante las próximas veintitrés millas (unos cuarenta kilómetros) el canal seguirá por el lago y tendrá de quinientos a mil pies de ancho, por cuarenta y cinco a ochenta y cinco de profundidad. El mismo nivel de agua continuará por el Corte de Culebra hasta la esclusa de Pedro Miguel, donde tendrá de trescientos a quinientos pies de ancho. La doble serie de esclusas de Pedro Miguel elevará y bajará los buques treinta pies. A continuación está el pequeño "Lago Miraflores," pasado el cual se construirá una doble serie de dos esclusas combinadas para ascender o descender los cincuenta y cinco pies restantes. Quedan cuatro millas de canal a nivel del mar, quinientos pies de ancho por cuarenta y cinco de profundidad, hasta las aguas del Pacífico.

Digitized by Google



MAPA VIII.—Rutas del Canal y del ferrocarril.

Digitized by Google

Los enemigos del tipo de esclusa del Canal de Panamá han presentado las siguientes objeciones: primera, que la presa de Gatún descansará sobre una fundación poco segura; segunda, que las esclusas, por ser mucho mayores que ninguna otra jamás construída, pueden tener los

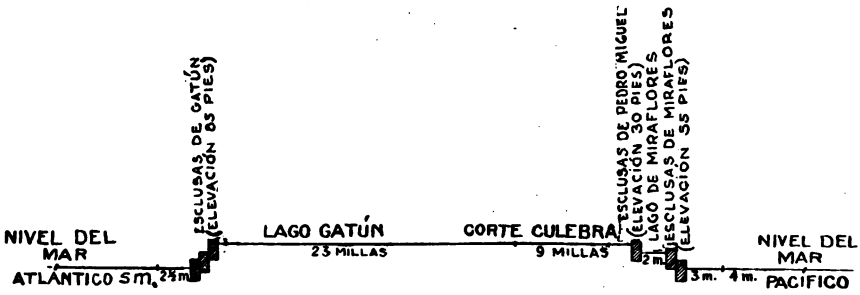


Diagrama que ilustra el tipo esclusa de canal en Panamá.

graves inconvenientes de dañar los buques o entorpecer el tráfico; tercera, que podrían ser destruídas por los terremotos; y cuarta, que un enemigo pudiera dejarlas tan maltrechas en tiempo de guerra, que quedase inútil el canal durante meses y hasta por años.

Los amigos del tipo esclusa de canal declaran que estos supuestos peligros no existen o son insignificantes, y creen que el tipo que favorecen ha de tener muchas ventajas. Alegan que se construirá en la mitad del tiempo que exigiría un canal a nivel del mar, es decir, en unos nueve años; que costará de doscientos a trescientos millones de dólares menos y que la excavación será de una mitad.

Digitized by Google

Terremotos peligrosos dicen que no ocurren en el Istmo. El total del tiempo que los vapores inviertan en el cruce, teniendo en cuenta que podrán navegar a toda máquina por el Lago Gatún y que se les demorará únicamente tres horas en las esclusas, no será mayor que por el estrecho y tortuoso canal a nivel del mar.

La ventaja más importante que se atribuye al canal del tipo que nos ocupa es el Lago Gatún, tan inmenso que el río Chagres descargará en él sin alterar su nivel, al igual que una taza de agua vaciada en una tina. El río servirá, por lo tanto, únicamente para proporcionar el elemento necesario a fin de operar las esclusas, transformándolo de peligroso enemigo en amigo excelente del que no podrá prescindirse.

Decisión por un canal de esclusa. Todos estos detalles y muchos más de igual importancia los consideró el Congreso durante el invierno de 1905–1906. Aunque la mayoría de la Junta de ingenieros consultores votó por el canal a nivel del mar, los señores Roosevelt y Taft favorecieron el de esclusa, declarando el Presidente en un mensaje al Congreso, el 19 de febrero de 1906, que a su juicio, se imponía este tipo de canal, al mismo tiempo que Míster Taft, refiriéndose al de nivel del mar, manifestaba su decisiva opinión de que tanto el tiempo como su costo lo hacían inaceptable. Después de mucha discusión el Congreso adoptó, finalmente, lo recomendado tanto por el Presidente de la nación como por el Ministro de la

Digitized by Google

Guerra, director de la Comisión, y el 29 de junio de 1906 se votó favorablemente.

Desde aquella fecha el trabajo realizado en la construcción del Canal demuestra, más claramente cada vez, lo acertado de la elección.

Digitized by Google

CAPÍTULO XVII

LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL

Suponiendo que interese al lector ver ocupados a los hombres y funcionando la maquinaria en el gran foso, trasladémonos a la escena de los trabajos.

A cosa de media legua de la ciudad de Panamá se encuentra el extremo del Canal en el Pacífico, que desemboca en una gran bahía o puerto, en la base de la colina Ancón, llamado Puerto Ancón. A la entrada del Canal hay una pequeña aldea, antes denominada La Boca, hoy Balboa.

Dragas. Probablemente veremos en el puerto, cerca de Balboa, algunas de las dragas francesas en la tarea de cortar un canalizo en el Pacífico, desde la boca del Canal hasta alta mar. Cada draga tiene una serie de grandes cangilones, sujetos por una especie de cadena sin fin. Un poderoso brazo conduce los receptáculos al fondo y, una vez de vuelta, trae cada uno en su interior una proporcionada cantidad de lodo.

El limo así extraído se carga en grandes lanchones y se conduce a lugar conveniente o se sumerge en alta mar.

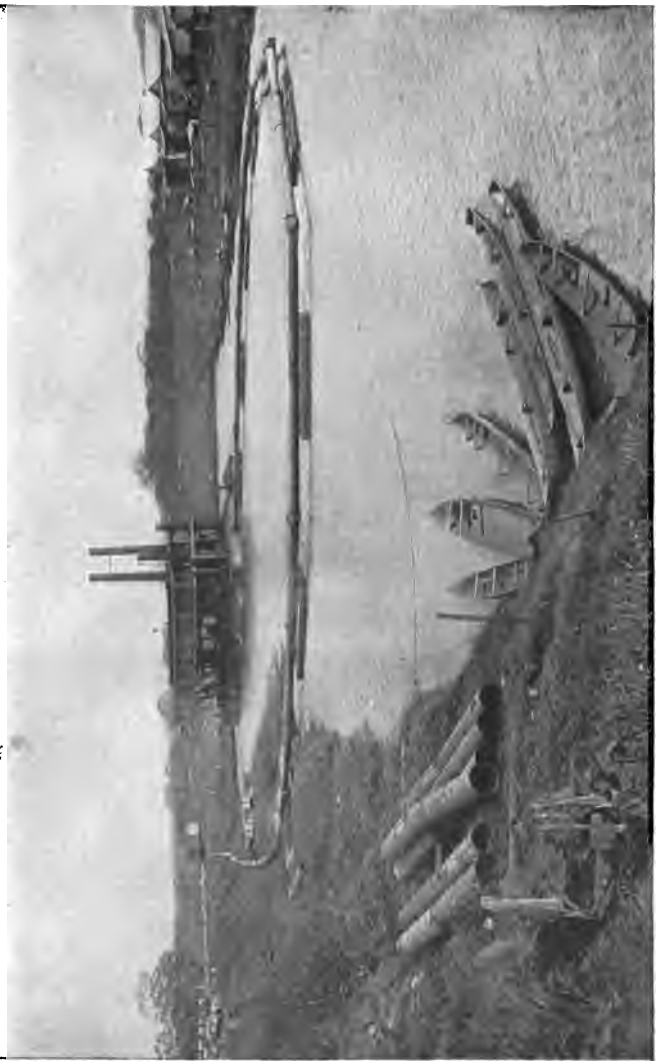
Digitized by Google

Hay también en servicio otro viejo modelo de draga, conocida con el nombre de "draga cucharón" por la especie de inmensa cuchara que tiene al extremo de su largo brazo con la que excava el fondo. Calculando los cauces que han de dragarse en los puertos de Colón y de

Una vieja draga francesa, Balboa.

Balboa, como asimismo los pantanosos bajos del Canal en cada extremo, resulta que tendrán que excavarse con dragas cerca de diez y seis millas. Este método de excavar es mucho menos costoso que ningún otro (once centavos por yarda cúbica) y por eso los ingenieros del Canal lo emplean con preferencia.

Digitized by Google



Draga de succión de veinte pulgadas. Río Chagres, Gatún.

Digitized by Google

Las dragas norteamericanas de succión son mucho más poderosas que las francesas. ¡Qué curiosas son! Parecen grandes muelles flotantes con locomotoras y maquinaria a bordo. La cubierta tiene, en su parte superior, las habitaciones para los obreros.

De cada draga se desprende un tubo a manera de

El trabajo de los barrenos.

extensa cola, como aparece en la ilustración, y largas cañerías de succión por las que absorbe el fondo blando y cenagoso, depositándolo después en lugar conveniente.

Voladuras. Otro auxiliar interesante del trabajo lo forman las voladuras. No podría seguramente llevarse a cabo la canalización sin el auxilio de poderosos explosivos.

Digitized by Google

La dinamita es el que más se emplea. Durante el año 1908 se importaron de los Estados Unidos ocho millones ochocientas cincuenta mil libras, para su uso en la Zona.

Observemos ahora a los operarios haciendo los barrenos. Algunos de éstos hay que perforarlos tres o cuatro pies

Cargando los barrenos con dinamita.

solamente; otros necesitan diez o doce veces esa profundidad.

Estas explosiones son, ciertamente, lo más ruidoso de los trabajos del Canal. Se operan desde los polvorines, por medio de aire comprimido y de largas cañerías hasta cada taladro o barreno. El estampido de media docena de estos taladros es ensordecedor.

Digitized by Google

Usualmente se hacen muchos agujeros para cada explosión de dinamita, operación hábilmente preparada por los peritos a fin de que se consiga el mayor efecto posible. Una vez cargados los barrenos se retiran los operarios con sus instrumentos a distancia segura. Un

Una explosión en Matachín, 10 de enero de 1908. 11.200 libras de dinamita usadas en 19 barrenos, con las que se desalojaron 1.708 yardas cúbicas.

alambre comunica con un casquete en cada barreno y la presión sobre un solo botón eléctrico dispara toda la carga. Se oye un sonido retumbante, la tierra tiembla al mismo tiempo que vuelan por el aire grandes masas de lodo, agua y piedra. Imaginemos una roca mayor que un edificio de seis pisos, derribada por una explosión y rota en pequeños fragmentos.

Digitized by Google

Los obreros han llegado a ser muy expertos en el cuidado y uso de la dinamita. De vez en cuando no hace explosión la carga de algún barreno, lo cual pasa desapercibido por los operarios, hecho que puede ocasionar desgracias entre ellos al intentar volver a cargarlos más tarde. Por fortuna, estos percances son escasos.

Una excavadora mecánica cargando de escombros un tren.

Una vez que el suelo o la roca ha sido destrozado por los explosivos, las excavadoras son las destinadas a cargar los volquetes, de los que hay largos trenes siempre dispuestos para el transporte de los escombros. Los trabajos del Canal dan ocupación a unas cien excavadoras y realmente fascina verlas trabajar. Aproximándonos a una

Digitized by Google

de ellas notaremos prominentemente en uno de sus lados las iniciales I. C. C., que significan ser propiedad del "Itshmian Canal Commision" (Comisión del Canal del Itsmo). Otro letrero nos informa asimismo de que ha sido construída en los Estados Unidos.

La excavadora mecánica tiene cierta semejanza con un largo vagón plano de ferrocarril, una extensa parte de la cual está cubierta por una especie de capucha de hierro. Dentro de esta capucha funcionan el poderoso motor, las ruedas y el engranaje que impulsan a la excavadora.

Excavadora mecánica, ilustrando su brazo y el cazo o cucharón.

En conexión con el extremo delantero del vagón se extiende un inmenso brazo de acero, que gira libremente de un lado para otro, por medio de amplias cadenas unidas a la maquinaria contenida en la capucha. Cuelga del brazo una gran pala, cazo o recogedor. Este cazo es en las excavadoras más

Digitized by Google

grandes de tamaño suficiente para recoger cinco yardas cúbicas de material; o sea, cinco toneladas de tierra o roca. En un asiento, colocado en la base del largo brazo, se acomoda el maquinista que guía los movimientos del titán.

Mientras que observamos al gigante en su trabajo,

Un cazo de cinco yardas de fondo.

una locomotora empuja y coloca a su costado un tren de varios vagones planos. El cazo baja con ruidoso choque de cadenas al silbido del vapor que escapa, excava con sus dientes como si fuera un monstruo humano, y sube lleno de material tosco y quebrado. El largo brazo hace

Digitized by Google

Excavadora de grandes proporciones.

Digitized by Google

girar al recogedor hasta colocarlo sobre uno de los vagones, ábrese su fondo, dejando caer la carga en el lugar que se desee, y vuelve a girar para repetir la operación. Lo que saca y levanta es a veces una roca colosal. A fin de que el cazo se sitúe debajo de la mole y la coloque en perfecto balance en su interior, se necesita tan maravillosa habilidad por parte de los maquinistas, que sólo puede adquirirse a fuerza de larga y bien aprovechada práctica. Antes de que nos apercibamos estará lleno el vagón y reemplazado por otro que ocupa su lugar. Así continúa el trabajo, hora tras hora, con atronador ruido, mucho humo y gran consumo de carbón y de vapor.

Rivalidad en la labor. De los maquinistas de las locomotoras depende la importante faena de reemplazar con vagones vacíos los que han sido llenados por las excavadoras, las que suspenderían el trabajo si no encontraran receptáculos dispuestos a recibir su carga. De aquí ha nacido y desarrolládose entre estos maquinistas gran rivalidad por ser cada cual el que utilice mayor número de vagones durante un día, una semana o un mes. La misma rivalidad existe, muy sutil y vehemente, entre los encargados de las excavadoras. Cada una de las dotaciones está ansiosa de que su máquina sea la que excave mayor cantidad de material. Con este motivo hacen trabajar a las excavadoras hasta su máximo límite. Durante la tarea ordinaria del día, ocho horas, hay ejemplo de haber excavado una de ellas tres mil quinientas

Digitized by Google

El corte en Bas Obispo, noviembre de 1906.

Digitized by Google

yardas cúbicas y cargádolas en ciento sesenta vagones; o sea, un vagón por cada tres minutos. El " Canal Record," semanario de la Zona, publica todos estos interesantes detalles, y los obreros citados en sus columnas por algún

Excavadora empleada en el lugar de las exclusas, Pedro Miguel.

acto laudable hacen esfuerzos sobrehumanos para continuar mereciendo la atención de sus conciudadanos.

Cuarenta y cuatro toneladas de plata. La llegada mensualmente del tren de paga es igualmente interesante para los espectadores como para los obreros. Aunque hay de treinta a cuarenta mil trabajadores, la extensión del Canal es tan dilatada que sólo se ve un número rela-

Digitized by Google

tivamente escaso de ellos en cada lugar. Difícilmente se hallará mejor oportunidad para examinar aquellos numerosos grupos de hombres, que durante la corta permanencia del tren de paga en las estaciones, una vez al mes. Es asimismo interesante observar la inmensa

Dos largos trenes de vagones planos, Bas Obispo, para transportar escombros.

cantidad de moneda acuñada que maneja el habilitado. La lista de los pagos en plata asciende todos los meses a un millón seiscientos mil dólares, en dinero de Panamá, o sean tres millones doscientos mil pesos. Cada mil dólares pesan cincuenta y cinco libras; el total, por lo tanto, es equivalente a cuarenta y cuatro toneladas.

Digitized by Google

Cinco empleados están permanentemente contando este dinero y disponiéndolo en rollos convenientes para los pagos sucesivos.

Culebra. Sólo los que hayan visitado el Canal en 1904, podrán apreciar en todo su valor lo que se ha llevado

Llegada de un tren de paga.

a efecto a lo largo de la vía para hacer de la Zona una localidad sana, donde se pueda trabajar. Cuando se llega ahora a una aldea tan aseada y primorosamente edificada como Culebra, por ejemplo, difícilmente se concibe que aquel paraje haya sido una densa manigua imposible para habitación de seres humanos. Su población

Digitized by Google

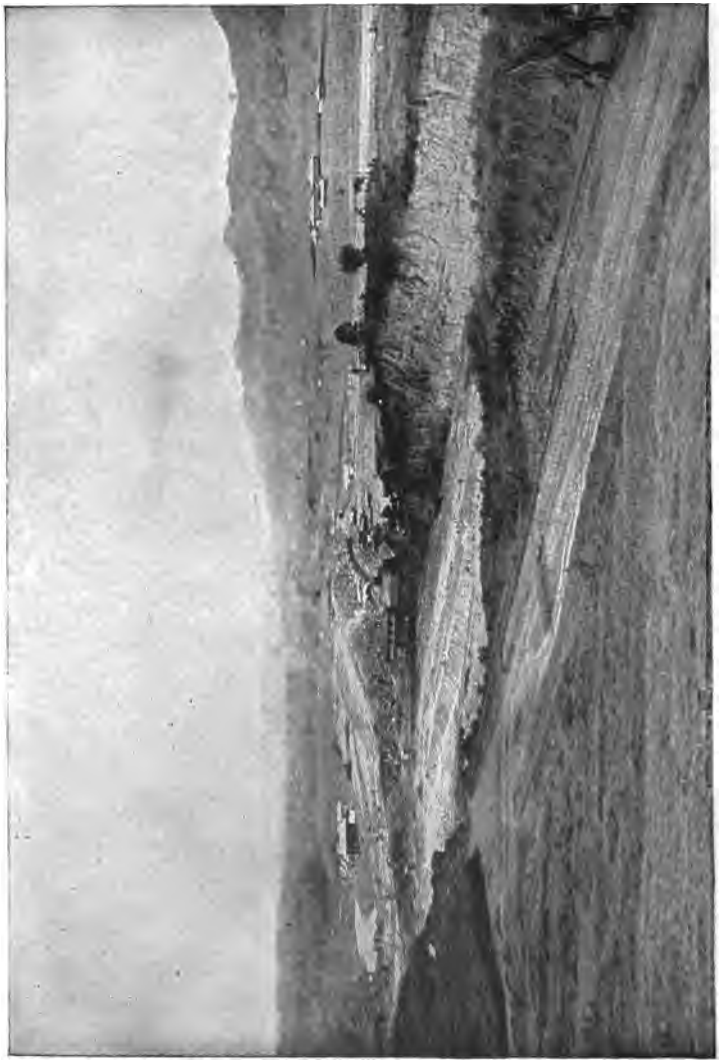
Culebra, vista desde la altura donde está el Depósito.

Digitized by Google

actual es de cinco mil habitantes; posee una instalación eléctrica, obras hidráulicas, sistema de cañería y alcantarillado, biblioteca y "clubs" o casinos. Las calles están limpias y sus casas son secas, cómodas y bien construídas; descripción que habría que repetir al referirnos a todos los demás poblados de la línea.

La Represa Gatún. Los dos lugares de mayor interés son la Represa Gatún y el Corte Culebra. La represa o dique monstruo tendrá media legua de largo a través del valle Chagres. Difícilmente encontraremos lugar que la domine más completamente que la colina cercana al corte para las esclusas de Gatún. A distancia se descubren las elevaciones del lado opuesto del valle y el valle mismo, con el río Chagres retorciéndose repetidamente por él. A nuestros pies se halla el corte para la triple serie de esclusas que tendrán un largo utilizable de mil pies, un ancho de ciento diez y una elevación de ochenta y cinco. No las hay en el mundo de igual tamaño, y aunque el corte de roca que las contenga está completado, la obra de levantar las paredes, de construir el fondo de hormigón y de colocar la maquinaria, exigirá más tiempo que el necesario para completar todo lo que resta del Canal. Durante las veinticuatro horas de cada día se está dejando correr un chorro permanente de concreto con objeto de hacer el mencionado fondo, labor que habrá de concluirse antes de que cruce el Istmo el primer buque.

Digitized by Google



La gran represa comienza a elevarse a través del valle.

Digitized by Google

La represa se eleva a través del valle. Las dragas y excavadoras envían allí ahora el material en fabulosas cantidades; todo y más hará falta, porque el gran dique se alzará ciento quince pies sobre el nivel del mar, y tendrá ciento de ancho en la parte superior y mil

Excavaciones para las esclusas de Gatún.

novecientos en la más ancha de su fondo. Será como una pequeña montaña extendiéndose directamente a través del río Chagres y, según dijo el Presidente Taft, "tan sólida como las mismas sempiternas colinas." La poderosa corriente del Chagres necesitará un año entero para llenar la dársena así formada, hasta el nivel

Digitized by Google

necesario. Entonces se extenderá allí un lago amplio y profundo por el que podrán navegar los buques de mayor calado a gran velocidad y sin correr el menor riesgo.

Corte de Culebra. El espectáculo que causa mayor impresión es el del Corte de Culebra, el más gigantesco que se haya jamás emprendido. Culebra es el espinazo del Istmo, donde la lucha con la naturaleza es más tremenda. Cincuenta excavadoras mecánicas con eficaces dotaciones están atacándolo. Durante una extensión de nueve millas hay que excavar por entre sólida roca, a veces hasta una profundidad de más de trescientos pies. Las excavadoras están despejando de millón a millón y medio de yardas cúbicas mensualmente. Sin embargo, ¡ qué poco parece adelantarse! Tan inmensa es la titánica mole.

Mirémosla desde un punto opuesto a "Gold Hill," que es donde el corte tendrá mayor profundidad. Es ya tan enorme que los trabajadores del lado más lejano parecen pigmeos. ¿ Cuántas excavadoras y trenes funcionan allí? Desde aquel punto se distingue la línea más elevada del corte en la falda de "Gold Hill," que es el nivel donde los franceses empezaron su labor. Más abajo está el corte norteamericano. En este lugar, mejor que en ningún otro, se puede formar idea más completa y exacta de la colosal tarea emprendida en Panamá.

Digitized by Google

No obstante, se nos dice que está concluído más de dos terceras partes del Corte de Culebra. En esas nueve millas se llegó, el 23 de octubre de 1909, a la marca media de la excavación norteamericana.

La cortadura de Culebra, 1909.

El informe de la excavación en la cortadura de Culebra daba, el primero de agosto de 1912, los datos siguientes:

Excavación por los rance-ses, 1882 a 1904.....	24.588,520	yardas	cúbicas.
Excavación por los norteame-ricanos, 1904 a 1912.....	83.353,392	"	"
Resto que falta de la exca-vación.....	10.378,174	"	"

Digitized by Google

Si continúa la presente proporción, esta parte del Canal se concluirá para fines del año 1913.

A principios del mes de octubre de 1909, el total de la excavación norteamericana a través del largo total del Canal, era de ochenta y siete millones cuatrocientas noventa y cuatro mil quinientas treinta y siete yardas cúbicas, o sea la mitad de la excavación total necesaria para construir la comunicación interoceánica cuando los Estados Unidos tomaron posesión.

Hay ya varias porciones del Canal en las que la excavación está próxima a completarse. Cinco millas del canalizo en la Bahía de Panamá estan abiertas a la navegación hasta los muelles de Balboa.

La construcción de las grandes esclusas en Gatún y en Pedro Miguel es lo que, según creencia general, demorará la inauguración del Canal hasta el año 1915. Lo portentoso de este trabajo se comprende al saber que, en Gatún solamente, se necesitarán dos millones doscientos cincuenta mil barriles de cemento. El fin, sin embargo, está ya a la vista.

El 22 de noviembre de 1909, Mr. Tawney, presidente de la Comisión de Créditos del Congreso, envió al Coronel Goethals el cable siguiente: "La Comisión de Créditos del Congreso envía a usted y a sus asociados sinceras felicitaciones por su espléndida organización y el maravilloso progreso que han realizado durante los dos últimos años."

Digitized by Google

Mr. F. S. Bréreton, capitán distinguido del ejército inglés, describe la situación en la Zona del Canal como "una maravillosa organización, digna de ser cuidadosamente estudiada y recordada por todas las naciones,

Excavación completa para las esclusas de Gatún.

especialmente por las que piensen emprender en lo futuro un trabajo de parecida importancia. La Zona del Canal constituye, en verdad, la mejor y más importante construcción que haya visto el mundo, y de ella debe sentirse orgulloso todo norteamericano."

Al dejar, por fin, a Culebra y volver a la ciudad de Panamá tendremos la convicción de haber aprovechado

Digitized by Google

el día en la línea del Canal; conoceremos bien la maquinaria y los procedimientos de Norteamérica y nos llenarán de admiración la energía y el denuedo de sus hijos.

Digitized by Google

CAPÍTULO XVIII

HOMBRES QUE HAN TOMADO PARTE PROMINENTE EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL

Roosevelt y Taft. Dos nombres, sobre todo, irán siempre unidos al Canal de Panamá, a saber: Roosevelt y Taft. Ninguno ha estado tan íntimamente asociado con el trabajo de la construcción del Canal ni tiene más conocimiento de su historia. Fueron el valor, la energía y el amplio criterio de Míster Roosevelt, los que movieron a la nación norteamericana a emprender la obra. Su buen juicio guió a la Comisión del Canal durante los primeros difíciles años de preparación y de labor. El Canal ha estado también, desde su principio, bajo la especial vigilancia y el patrocinio de Mr. Taft, debiéndole una gran parte a su honradez, devoción y excelente dictamen. Mientras que fué Presidente de la Unión, el trabajo con tan buenos auspicios comenzado continuó recibiendo su cuidado y su preferente atención. El Canal será un monumento perpetuo para ambas egregias personalidades.

Los trabajadores. Será asimismo una memoria imperecedera para la gran asociación de obreros que ha con-

Digitized by Google

tribuído a la dura y ardua tarea de la excavación de Panamá. Ellos han desafiado los peligros de un clima inhospitalario y de sus crueles epidemias. Su fortaleza y fidelidad son los dos factores más grandes para la terminación de la obra.

Comisión del Canal del Istmo. Otra gran parte del éxito corresponderá a los miembros de la Comisión del Canal del Istmo, bajo cuya dirección ha estado el trabajo desde marzo de 1904. Ellos despejaron la tierra, trazaron los planos, contrataron a los obreros, compraron la maquinaria y dirigieron la empresa. Ellos afrontaron y vencieron todas las dificultades y lo que es aún más meritorio, sobrellevaron mucha acerba e inmerecida crítica.

Una narración completa de la Comisión del Canal sería historia demasiado extensa para los fines de este libro; sin embargo, debemos dar a conocer algunos de los detalles más importantes.

La comisión nombrada en 1904 se compuso de siete miembros, con Mr. John G. Wálker, contralmirante de la Armada norteamericana, como presidente. Con anterioridad había sido presidente de otras dos comisiones, que fueron enviadas para estudiar vías interoceánicas en Nicaragua y en Panamá, y conocía bien el asunto general de canalización. Eran sus asociados el general George W. Davis y cinco ingenieros de reputación. En julio del mismo año el eminente ingeniero de Chicago, Mr. John F. Wállace, fué nombrado ingeniero en jefe, y

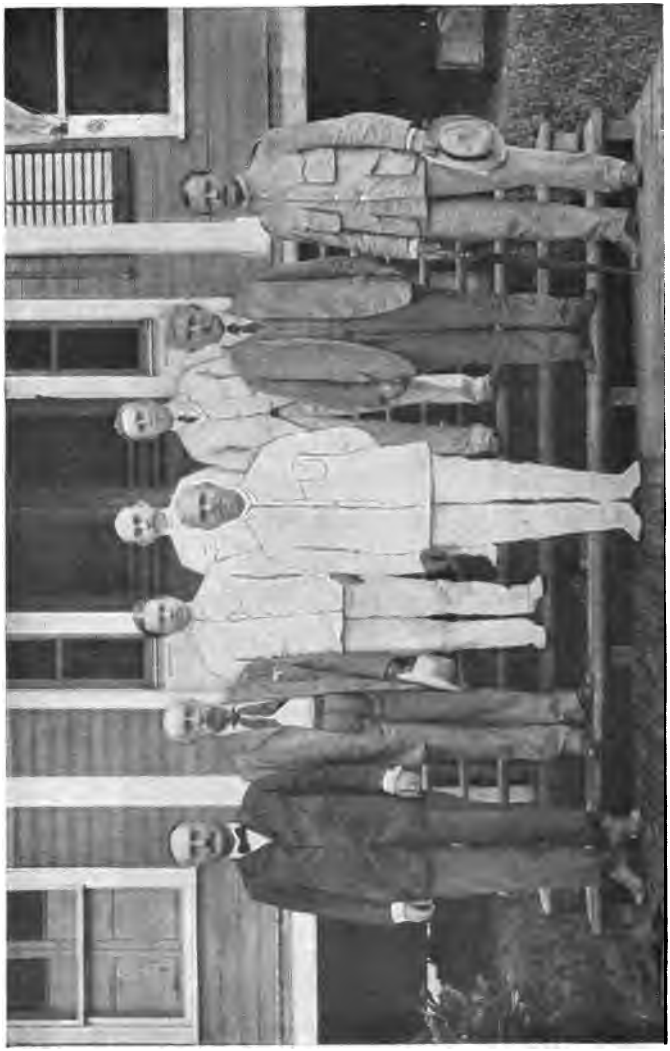
Digitized by Google

el doctor W. C. Gorgas, coronel del cuerpo médico del Ejército de los Estados Unidos, jefe de sanidad de la Zona del Canal. Este fué el grupo de hombres que comenzó la lenta y difícil labor de preparación que ya conocemos. Trabajaron contra varios elementos adversos, tanto en Panamá como en Wáshington, pero realizaron mucho y de inmenso valor.

La Comisión se reorganizó en abril de 1905; de los anteriormente nombrados, cinco hicieron dimisión y otros tantos les substituyeron. El nuevo presidente fué Míster Theodore P. Shonts, quien lo era de una compañía de ferrocarril. Mr. Wállace continuó de ingeniero en jefe y además fué nombrado entonces miembro de la Comisión. Bajo este nuevo régimen continuaron los trabajos durante dos años, si se exceptúa que Mr. Wállace renunció en junio de 1905, siendo substituído por Mr. John F. Stevens. Ambos ingenieros han dejado espléndidas hojas de servicio en el Istmo.

El primero de abril de 1907 ocurrió otro cambio en la Comisión, exigido por nuevas condiciones en Panamá. Esta vez los cargos de presidente y de ingeniero en jefe se combinaron en uno y fué nombrado para desempeñarlo el teniente coronel del Ejército de los Estados Unidos señor George W. Goethals. Además se exigió a los miembros de la nueva comisión que se estableciesen en Panamá en vez de en Wáshington, con objeto de que estuvieran más cercanos al lugar de los trabajos.

Digitized by Google



Comisión del Canal del Istmo. Centro al frente, Teniente Coronel George W. Goethals, presidente e ingeniero en jefe. De izquierda a derecha: Mayor Wm. L. Sibert; J. C. S. Blackburn; H. H. Rousseau, ingeniero civil; Joseph Bucklin Bishop, secretario; H. F. Hodges, teniente coronel; W. C. Gorgas, coronel; D. D. Gaillard, teniente coronel.

Digitized by Google

El coronel Dr. Gorgas fué nombrado miembro de esta comisión a más de continuar en su cargo de jefe sanitario.

Goethals. El teniente coronel Goethals se graduó en la Academia Militar de West Point como oficial de ingenieros en 1880. Antes de la guerra hispanoamericana había tenido ya muchos años de experiencia en la construcción de represas y esclusas, siendo en la época en que lo presentamos a nuestros lectores perito y cumplido ingeniero. Durante la guerra fué nombrado ingeniero en jefe del primer cuerpo de ejército, y de allí trasladado al estado mayor, en 1903. Como presidente e ingeniero en jefe en Panamá, no solamente se ha ganado el respeto y la admiración de todos los que han tenido relación con él, sino que ha hecho progresar los trabajos más de lo que se creía posible. No podemos fijarnos en esta erguida figura y característica fisonomía militar, sin reconocer en ella la representación y el espíritu tradicional del Ejército norteamericano.

Digitized by Google

CAPÍTULO XIX

PORVENIR DE PANAMÁ Y DEL CANAL

Si nos fuera posible anticiparnos al futuro de Panamá y adivinar cuál será su historia en los próximos cuatrocientos años, quizás la encontrásemos tan romántica e interesante como lo ha sido la de los cuatrocientos años transcurridos. Por más que nos esté negado este privilegio, citaremos algunos acontecimientos que con seguridad habrán de verificarse.

Crecimiento de Panamá. Los días de piratas como Henry Morgan no volverán, y Panamá no necesitará nunca más de la protección de sus viejos murallones cubiertos de musgo. Podrán, sí, estallar guerras, y verse llena de acorazados la bahía de la capital; pero los hogares quedarán a salvo y lejos de ser entregada al pillaje la ciudad, seguirá ocupándola el comercio honrado y pacífico.

¡Qué larga y triste lista de muertes han dejado indeleble los cuatrocientos años pasados! Esto no se repetirá en lo futuro. Lo mismo que se ha cortado la manigua y desaguado los pantanos; así como se han construído los caminos y han crecido las poblaciones, de igual modo

Digitized by Google

esperamos ver toda la hoy joven República tan sana como es hoy la Zona del Canal. El doctor Gorgas ha refutado la absurda idea, imbuída por otro más absurdo fatalismo, de que el caucásico, europeo o americano, no podía vivir en aquella región, y ha probado lo contrario práctica y elocuentemente, haciendo de la Zona del Canal una lección objetiva de salubridad para todos los países tropicales del mundo.

Enterrados en las entrañas de la cordillera que atraviesa el territorio panameño, y bajo su rico suelo que produce toda clase de vegetación tropical, es sabido que se encuentra carbón, petróleo, metales preciosos y otras riquezas. Los hombres irán a establecerse en el Istmo cada vez en mayor número, con objeto de trabajar en sus minas y despejar la tierra de sus naturales obstáculos. Los viajeros se detendrán también allí, especialmente durante la estación seca del año, a fin de visitar las maravillas realizadas y gozar de las bellezas del país. Panamá tiene ahora 350.000 habitantes, pero no dudamos de que llegará un día en que las montuosas regiones incluídas dentro de los límites del Istmo se transformarán en tierras sonrientes y lugares veraniegos, donde tendrán sus hogares millones de personas.

Panamá ha de ser bendecida muchas veces por la construcción del Canal; pero, ¿ remunerará éste los sacrificios hechos? Analicemos las probabilidades.

Una manera corriente de medir el tamaño de un

Digitized by Google

buque es la de estimar el número de toneladas de agua que desplaza. El término medio de los vapores de flete en la actualidad es, según ese modo de calcular, de unas dos mil quinientas toneladas de registro. Los grandes vapores transoceánicos tienen más de treinta mil toneladas de registro. El peaje que está obligado a pagar un buque por pasar un canal se basa en una cantidad fija por tonelada registrada. El peaje en Suez es de 1.70 peso en oro por tonelada, y 2.00 adicionales por cada pasajero. Cada vapor que pasa el Canal de Suez paga por término medio unas dos mil libras esterlinas. Esta suma parece inmensa; sin embargo, el costo total del mucho más largo viaje por el Cabo de Buena Esperanza costaría bastante más. Casi todos los vapores que desde Europa llevan destino a los puertos de Asia o al oeste de los Estados Unidos, pagan el peaje y usan el Canal de Suez. El total reintegrado desde su apertura ha excedido de setenta y siete millones de libras. La compañía propietaria ha sido pródigamente remunerada.

Ingresos del Canal. Es claro que nadie puede predecir si el Canal de Panamá producirá tanto como el de Suez. Se estima, sin embargo, que durante los diez primeros años ingresarán unos ciento cincuenta millones de dólares, lo cual ha de depender, desde luego, del peaje que se fije y del tráfico que se desarrolle en esa dirección. Como se ve, parece probable un crecido beneficio para el porvenir.

Digitized by Google

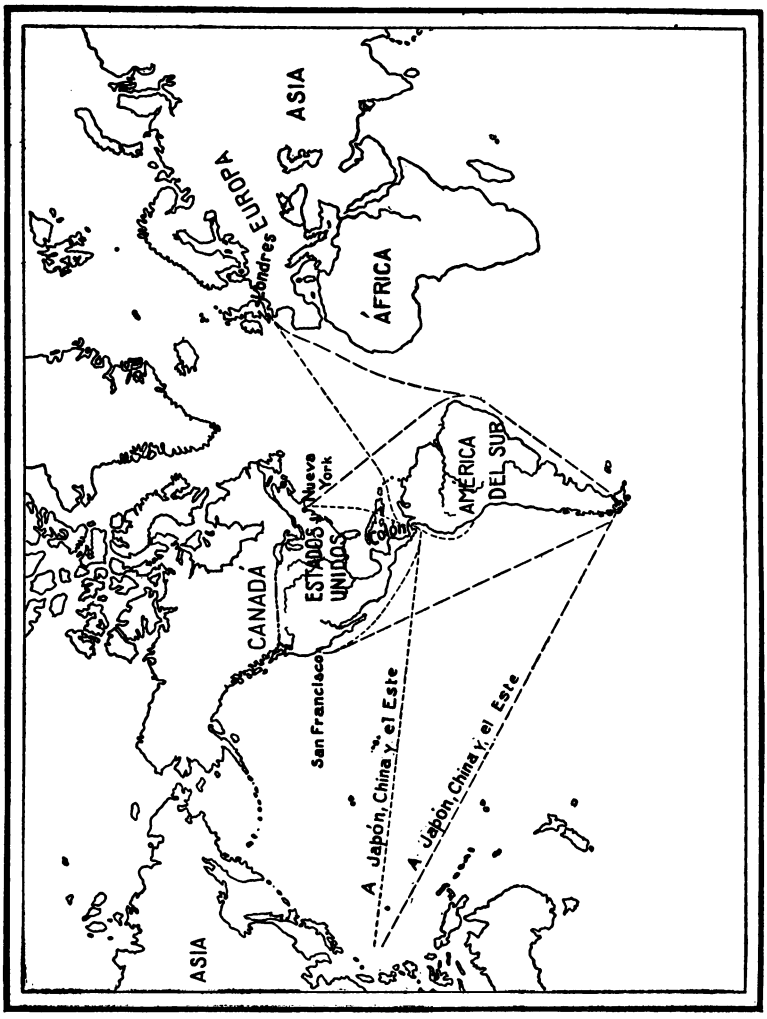
Una escuadra protegerá ambas costas.

Digitized by Google

En tiempo de guerra. En tiempo de guerra será el Canal de inapreciable valor para los Estados Unidos, que no necesitarán entonces dos flotas de acorazados, una en el Pacífico y en el Atlántico la otra, separadas ambas por toda la extensión de Sudamérica. Con el uso del Canal, una gran flota podrá guardar ambas costas. Es claro que habrá que proteger la vía interocéanica, pero no hay razón para que esto no pueda hacerse fácilmente.

Distancias acortadas. En cuanto a las épocas de paz, fijémonos ante todo en que el Canal hará de las costas este y oeste de los Estados Unidos una sola en la práctica, y que acortará enormemente la distancia entre ambas. Un buque que salga ahora de San Francisco, con destino a Nueva York por el Estrecho de Magallanes (mapa IX, página 235) necesitará navegar trece mil noventa millas. Por la vía de Panamá la distancia será de cinco mil trescientas; una disminución de siete mil setecientas noventa millas. Del mismo modo se ahorrarán más de cinco mil millas entre aquellos puertos del Pacífico y los de Europa. San Francisco se encontrará a catorce días de Nueva York, en vez de a sesenta días, por vapores que hagan diez y seis millas por hora; los treinta y cinco días de navegación hasta un puerto inglés quedarán reducidos a veinte y uno. Lo anotado hará asimismo posible en estas costas una gran economía en el costo de los artículos embarcados. Como quiera que las maderas, el pescado, el grano y la fruta de los Estados del Pacífico llegarán mucho más

Digitized by Google



MAPA IX.—Influencia del Canal de Panamá en las rutas del tráfico.

Digitized by Google

rápidamente a las costas del Atlántico, tanto en América como en Europa podrán ser vendidos más baratos y con mayor ganancia.

Llave del Pacífico. Nada menos que una mitad de la población del mundo habita las tierras limitadas por el Pacífico, mercados que en las presentes condiciones no pueden recibir por mar, tan barata y fácilmente como reciben los productos de Europa, los de manufactura y producción norteamericanas: el carbón, el hierro, el acero, el algodón, etc. Una vez que se abra el Canal, la costa oeste de Sudamérica estará tres mil millas más próxima a los Estados Unidos que a los puertos de Europa. Entonces tendrán los fabricantes y productores norteamericanos espléndida oportunidad para la introducción de sus artículos y para alternar, por lo tanto, en la competencia universal. De Nueva Orleáns al Callao, Perú, hay diez mil cien millas por el Estrecho de Magallanes; pero por la vía de Panamá dos mil setecientas cincuenta solamente. Japón y China están a trece mil millas náuticas de Nueva York por el Istmo de Suez; por Panamá se acortará esa distancia tres mil millas.

Los Estados Unidos no serán el único país ganancioso a causa de esta disminución de las distancias. La imperiosa necesidad de más cortas y menos costosas vías de tráfico, es en la época actual mucho mayor que en los tiempos de Colón. Durante más de cuatrocientos años ha estado el mundo entero ansiando esta gran entrada al Pacífico.

Digitized by Google

Panamá y Suez han mantenido aparte el este y el oeste durante todos estos siglos, obstruyendo así la libre comunicación y el tráfico en el mundo entero. Uno de los dos grandes Istmos, el de Suez, fué, por último, conquistado en 1869; tiempo es ya de que se realice la conquista del de Panamá.

FIN.

Digitized by Google

Los Lectores Aldine

EL MÉTODO ALDINE para enseñar a leer, original inglés de FRANK E. SPAULDING y CATHERINE T. BRYCE, superintendente e inspectora respectivamente, de las escuelas de Newton, Massachusetts, E. U. de A., adaptado al castellano por el profesor R. DIEZ DE LA CORTINA, es una personificación de los últimos principios pedagógicos para la enseñanza de la lectura.

Concebido primero en el aula por sus autores, fué más tarde perfeccionado, durante años de paciente labor y eficaz aplicación, en centenares de escuelas frecuentadas por miles de estudiantes de nacionalidades diversas, estando hoy reconocido como la excelencia de los métodos; un deleite para el niño y una inspiración para el maestro.

El interés de los alumnos se atrae en el acto por medio de las fascinantes ilustraciones, y se sostiene fácilmente durante el curso con el hábil uso de cuentos, rimas, láminas, dramatización, etc.

LIBRO FUNDAMENTAL. Tela, 150 págs., 120 ilustraciones, $0.40

EL MANUAL DEL MAESTRO, completa exposición del MÉTODO ALDINE y de su uso en la práctica. Tela, 143 páginas, $0.75

MÉTODO ALDINE, PARA EL INGLÉS

"PRIMER," tela, 149 páginas, 116 láminas, . . .	$0.32
"FIRST READER," tela, 160 páginas, 106 láminas, .	.36
"SECOND READER," tela, 193 páginas, 133 láminas,	.42
"THIRD READER," tela, 295 páginas, 86 láminas, .	.48
"FOURTH READER," tela, 384 páginas, 39 láminas, .	.65
"FIFTH READER," tela, 479 páginas, 7 láminas, .	.75
"LEARNING TO READ," *A Manual for Teachers*, tela, 249 páginas, ...	.60

Escríbase a los Editores por Circulares Descriptivas

Newson and Company, Editores, New York

Digitized by Google

Serie de Newson en Lenguas Modernas

ESPAÑOL

HISTORIAS BREVES, por don JUAN VALERA (1824–1905), abundantemente anotadas en inglés por el profesor R. DIEZ DE LA CORTINA para la interpretación correcta de los modismos, la ampliación de las referencias históricas y la explicación de las construcciones difíciles gramaticales.

Contiene el volumen cuatro ingeniosas historietas y un hermoso prólogo, precedido todo de un capítulo dedicado a la vida del autor y a su fructífera labor literaria. 64 páginas, tela, . . $0.35

PANAMÁ Y EL CANAL, obra original de A. B. HALL y C. L. CHESTER, traducida al castellano por R. DIEZ DE LA CORTINA. 252 páginas, 9 mapas, 132 ilustraciones. Tela, ... $0.75

La edición inglesa de esta interesante obra, *Panama and the Canal*, en el curso de la que entran muchos informes históricos, geográficos y científicos, además de la fascinante historia de la construcción del Canal, se usa extensamente como libro de lectura en los Estados Unidos. 246 páginas, 132 ilustraciones y 9 mapas. Tela, ... $0.75

LA VIDA ORDINARIA EN ESPAÑA, con vocabulario español inglés, obra compañera de **La Vida Ordinaria en Francia** y **La Vida Ordinaria en Alemania,** es libro de lectura por el que se obtiene un conocimiento práctico del castellano tal como lo usa el español del día en los asuntos domésticos, sociales y de negocios. Incidentalmente provee de inapreciable información acerca de España y del modo de ser de sus hijos.

Por RODRIGO H. BONILLA, profesor en la Academia Naval de los Estados Unidos. 311 páginas, 1 mapa, 8 láminas. Tela, $0.90

Digitized by Google

FRANCÉS

PRIMER LIBRO FRANCÉS DE NEWSON, según el método directo de enseñanza conversacional de idiomas, basado en las admirables ilustraciones "Hölzel" de las cuatro estaciones. Por S. ALGE y W. RIPPMAN. 289 págs., 4 láminas, tela, $0.50

Este libro ha tenido inusitado éxito para el estudio del francés. Por su medio el discípulo aprende el idioma pensando en él, no traduciéndolo de su vernáculo, de igual manera que aprendió su lengua madre: asociando ciertas combinaciones de sonidos, vocales, palabras y sentencias con ciertos objetos, cualidades, acciones, atributos, ideas, etc.

SEGUNDO LIBRO FRANCÉS DE NEWSON, por ALGE y RIPPMANN. 245 páginas y 3 láminas. Tela, . . . $0.50

Continúa el plan comenzado a desarrollar en el **Primer Libro,** introduciendo más extenso y siempre útil vocabulario mediante la recitación y apropiados comentarios del ameno cuento sobre la vida y experiencia de un muchacho francés *La Tâche du Petit Pierre.*

LA VIDA ORDINARIA EN FRANCIA, libro compañero de **La Vida Ordinaria en Alemania** y **La Vida Ordinaria en España,** por medio del cual se obtiene en simple francés total información acerca de los varios asuntos de la vida usual en Francia, las maneras del pueblo y sus instituciones. Adaptado por W. RIPPMANN de *Le Petit Parisien* del DR. KRON. 242 páginas, tela, ... $0.75

El propósito de esta obra no es solamente enseñar a hablar y pensar en francés, sino a pensar y hablar el francés corriente del día, el de la sociedad, del boulevard y del negocio. La atmósfera que envuelve al libro es totalmente francesa y el estudiante se asimilará inestimable información acerca del país que desea conocer, de las costumbres y expresiones de sus habitantes.

Digitized by Google

Digitized by Google

Aurora Martinez

Digitized by Google

UVa Law Library
3 5007
Digitized by Google

Digitized by Google